

capable de faire concurrence aux lignes actuelles pour le transport du grain. Si cette entreprise peut être exécutée, je demande à la Chambre d'accorder à cette compagnie le meilleur bill possible, afin de lui permettre d'obtenir sur le marché tout l'argent dont elle aura besoin.

M. BORDEN (Halifax) : Afin d'être bien compris, je dois déclarer que si je croyais qu'une disposition de cette nature pourrait avoir pour effet de nuire à aucun chemin de fer, je différerais d'opinion. Mais je ne vois pas en quoi cette disposition pourrait nuire à ce chemin de fer ou à tout autre compagnie de même nature, parce que l'estimation que l'on fera du chemin de fer devra être complète, comprenant et prenant en considération les avantages qu'il peut offrir pour l'avenir. De plus, cette estimation sera d'environ 10 pour 100 plus élevée que le coût réel du chemin, si les règles ordinaires des expropriations sont suivies.

M. SUTHERLAND : L'honorable député (M. Borden) me permettrait-il de lui poser une question ?

M. BORDEN (Halifax) : Certainement.

M. SUTHERLAND : Je voudrais lui demander en sa qualité d'avocat s'il est d'avis que l'amendement devra s'appliquer seulement au chemin de fer ou bien à toutes les propriétés de la compagnie, y compris les steamers ?

M. GOURLEY : En comité, il a été convenu que l'amendement s'appliquait à tout cela.

M. SUTHERLAND : A première vue, l'amendement ne l'indique pas.

M. BORDEN (Halifax) : A première vue, je suis porté à croire que cela comprend tous les biens, parce que l'amendement emploie les mots "droits de propriété et immunités".

M. SUTHERLAND : Mon honorable ami doit comprendre que c'est là une des difficultés qu'offre cet amendement. Je suis certain qu'il n'y a pas deux avocats dans cette Chambre qui s'accorderont sur cette question.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne suis pas responsable des opinions des autres ; je ne donne que la mienne, et cette opinion c'est que ces mots "droits de propriété et immunités" signifient exactement ce qu'ils disent. Mais je tiens à me faire bien comprendre sur cette question. Je dis qu'une disposition comme celle-là serait très à propos dans le cas d'un chemin de fer qui serait déclaré d'utilité générale pour le pays, et c'est à cela que se bornent mes remarques. Je considère qu'il est à propos de faire cette déclaration dans une loi générale, et en disant ceci je ne parle qu'en mon nom.

J'ajouterai que l'honorable député d'Oxford (M. Sutherland), par ses commentaires, semble avoir réfuté sa propre prétention. Il dit que le parlement s'est entendu sur un bill type. N'était-il pas aussi injuste pour les compagnies qui ont été les premières soumises aux dispositions de ce bill de les traiter ainsi, qu'il l'est aujourd'hui d'imposer ces conditions au bill actuel ? L'idée que j'ai émise dans mes remarques précédentes était que nous devrions agir d'après ce principe à partir de ce moment ; en d'autres termes, nous devrions introduire une disposition de cette nature dans un bill type, qui s'appliquerait à toutes les entreprises de cette nature qui seraient déclarées être d'utilité générale.

L'honorable député doit comprendre qu'en faisant cette déclaration je n'ai pas en vue la dernière partie de l'amendement, car je n'admets pas le principe que cette dernière partie consacre. Je suis opposé à ce principe et je voterai contre l'amendement tout entier, si la dernière partie n'est pas modifiée. Je consentirai à voter en faveur de l'amendement si cette dernière partie est amendée de la manière suivante :

Mais les dites subventions ne seront déduites que jusqu'à concurrence de la somme à laquelle la dite évaluation excédera le coût de la propriété, y compris une allocation raisonnable sous forme d'intérêt sur le dit prix.

Je crois qu'une disposition de cette nature serait une sauvegarde suffisante pour la compagnie, mais je ne puis pas admettre l'amendement tel qu'il est actuellement rédigé, car je considère qu'il pourrait être la cause d'un dommage considérable à ceux qui auraient mis leur argent dans cette entreprise.

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons consacré plus de deux heures à la discussion de ce bill et je crois qu'il est temps d'en arriver à une conclusion. J'ai toujours eu pour principe, dans des circonstances comme celle-ci, lorsqu'un bill revient d'un comité permanent et surtout du comité des chemins de fer, qui est un des plus importants sinon le plus important, j'ai toujours eu pour principe invariable, dis-je, d'appuyer les rapports du comité, à moins qu'il ne soit démontré qu'une erreur a été commise. Quand les opinions sont partagées comme dans le cas actuel, sur la meilleure ligne de conduite à suivre, j'ai toujours cru qu'il était préférable d'appuyer le comité et d'appuyer son rapport. Si nous entreprenons de rouvrir une question décidée par le comité, nous nous engagerons dans des discussions interminables et je doute que cette Chambre soit un endroit plus propice que le comité au règlement de ces questions.

Nous avons pour habitude d'avoir une confiance presque illimitée dans le comité des chemins de fer et je crois que cette fois encore nous pouvons sans crainte adopter son rapport, comme étant la meilleure décision à prendre. Pour cette raison, je suis