

de chemin de fer et au système de canaux du Canada.

Je m'étonne qu'on laisse échapper cette occasion comme on en a laissé échapper beaucoup d'autres, sans chercher à en retirer un avantage quelconque pour le pays.

Quant au sous-amendement de l'honorable député de Victoria (M. Hughes), je considère qu'il ne serait pas à propos d'intervenir dans les affaires des municipalités. C'est à ces dernières à faire leurs conditions quand elles votent des subventions aux chemins de fer.

M. SUTHERLAND : Et pourquoi le parlement ne le ferait-il pas aussi ?

M. MACLEAN : C'est ce que nous demandons en ce moment. Je sais que l'honorable député va me répondre : " Pourquoi ne pas mettre cette condition dans le bill qui accordera la subvention ? " Dans le passé, nous avons eu tort de ne pas mettre assez de conditions dans ces bills accordant des subventions. Ces contrats ne sont pas assez rigoureusement rédigés ; et si nous devons voter encore des subventions aux chemins de fer j'espère que les contrats entre le gouvernement et les compagnies seront faits avec plus de soin qu'à présent.

M. CALVERT : Je regrette que mon ami, l'honorable député d'Essex (M. Cowan) ne puisse pas être ici pour défendre son bill, mais je dois dire que j'ai été surpris de l'attitude de l'honorable député d'York-est (M. Maclean) et de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) qui sont sensés représenter les intérêts de Toronto et qui cherchent à introduire dans ce bill un amendement destiné à le faire échouer. L'an dernier, pendant qu'on discutait ce bill, le conseil municipal de Toronto adopta une résolution offrant son concours au gouvernement, si ce dernier voulait accorder une charte à une compagnie qui s'engagerait à construire un chemin de fer reliant Collingwood à Toronto. La ville voulait avoir un chemin de fer indépendant qui amènerait le grain de l'ouest directement à Toronto. Or, la compagnie actuelle offre de mettre un grand nombre de navires sur les lacs—huit grands navires tirant 20 pieds d'eau. Ces navires coûteront \$1,540,000 ; elle se propose aussi de mettre sur le Saint-Laurent 32 navires tirant 14 pieds et qui coûteront \$3,000,000 ou \$80,000 chacun.

Comme j'aime toujours à entendre mon chef, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, je vais lui poser une question. En supposant que le parlement accorde une subvention en argent pour aider à la construction de ce chemin de fer et se réserve le droit de le reprendre, qu'advient-il des dépenses considérables faites pour la construction de ces navires ? Le parlement n'a jamais, que je sache, accordé de subventions pour la construction de navires ; il se contente de subventionner ceux qu'il charge d'un service public ; et alors ces navires qui auront coûté près de cinq mil-

lions de dollars à leurs propriétaires, leur resteront sur les bras.

M. RICHARDSON : Non ; l'amendement dit qu'ils seront expropriés en même temps que le chemin de fer.

M. CALVERT : L'amendement décrète qu'on reprendra ces navires en remboursant le prix qu'ils auront coûté.

Cet amendement décrète donc simplement que dans le cas où le gouvernement prendrait possession du chemin, le montant d'argent qui lui aura été accordé sera déduit du prix de vente. Mais il n'y a aucune somme d'argent d'appliquée pour la construction des navires ; or, paiera-t-on pour ces navires plus qu'ils ne coûtent ?

M. RICHARDSON : On paiera le montant fixé par les arbitres.

M. CALVERT : Si cette dernière disposition n'est pas incluse dans le bill, les propriétaires de ces navires ne pourront s'en défaire. Avec un amendement de cette nature, les promoteurs de ce chemin pourront-ils placer les débentures de leur compagnie sur les marchés monétaires de l'univers et obtenir de l'argent pour la construction de la voie ferrée ? Il ne faut pas oublier non plus, que d'après la politique adoptée par le gouvernement actuel, lorsqu'il s'agit d'accorder des subsides aux chemins de fer, ces compagnies doivent payer un intérêt de 3 pour cent sur cet argent ; il n'est donc pas réellement donné, et la compagnie n'a pas encore demandé d'argent au gouvernement ; et quand elle lui en demandera elle devra payer sur les sommes obtenues un intérêt de 3 pour cent. Le gouvernement peut emprunter à 3 pour cent, et il exige des compagnies de chemins de fer 3 pour cent ; ce n'est donc pas un trop mauvais placement.

M. RICHARDSON : Comment le gouvernement va-t-il retirer cet intérêt de 3 pour cent des compagnies de chemins de fer, puisque c'est là la prétention de l'honorable député ? Sur quelle disposition de la loi va-t-il se baser pour percevoir ce montant ?

M. CALVERT : Sur une disposition de la loi concernant les chemins de fer. Il est stipulé dans cette loi que lorsqu'un montant d'argent est payé à la compagnie, cette dernière doit s'engager avant de recevoir l'argent à payer un intérêt de 3 pour cent, lequel intérêt est déduit du capital.

Quelques VOIX : Non.

L'honorable M. TISDALE : L'honorable député (M. Calvert) a raison, car les règlements concernant les subsides aux chemins de fer exigent maintenant cet intérêt de 3 pour cent.

M. RICHARDSON : L'honorable député de Norfolk-sud serait-il prêt à déclarer que le gouvernement a toujours reçu un intérêt de 3 pour cent sur tous les subsides accordés jusqu'ici ?