

crois pas que la Chambre attache la moindre importance à ce raisonnement. Durant ces dernières années nous avons octroyé beaucoup de chartes demandant des choses beaucoup plus extraordinaires et qui n'ont soulevé aucune de ces objections. Je ferai remarquer qu'il y a quelques années, en vue d'obtenir plus d'uniformité dans les bills de cette nature, un comité a été nommé et a rédigé un bill devant servir de modèle. Ce bill type, si je puis m'exprimer ainsi, a été adopté par la Chambre et celui que nous discutons en ce moment est en tous points conforme au modèle.

Ce bill type avait été rédigé par un comité composé de ceux d'entre nous qui avaient une plus longue expérience en ces matières, et depuis, on s'y est toujours conformé rigoureusement, excepté dans certains cas exceptionnels, quand il y avait d'excellentes raisons d'introduire une variante. Je répète que dans le cas actuel aucune bonne raison n'a été donnée pour justifier une exception à la règle.

L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a dit que c'était un chemin de fer très important dont la chambre de commerce de Toronto s'est déjà occupé. J'admets que ce chemin a donné lieu à beaucoup de discussion parmi les membres de la chambre de commerce de Toronto, depuis un grand nombre d'années, mais jamais les membres de la chambre de commerce ni les citoyens de Toronto n'ont offert de mettre un sou dans cette entreprise. Si elle est importante et si extraordinaire; si elle doit faire un trafic si énorme, il est étonnant que ces messieurs, qui placent leur argent dans les chemins de fer, et vont même en chercher à l'étranger, n'aient pas jugé à propos de prendre le moindre intérêt dans celui-ci.

J'admets qu'à Toronto même le projet a donné lieu à certaines petites discussions, mais nous avons eu à chaque session de nombreux bills, cent fois plus importants que celui-ci, et ils ont été votés sans qu'on ait jamais entendu parler d'un amendement dans le genre de celui-ci. De tout ceci, je ne puis que conclure que l'on cherche par tous les moyens à proposer un amendement ayant quelque chose d'attrayant. Je ne suis pas prêt à rejeter complètement le principe impliqué dans cet amendement, mais je suis convaincu qu'il n'y a pas un député ici qui, ayant à cœur la prospérité du pays, fût prêt à déclarer sans hésitation s'il est ou non en faveur de ce principe.

Comme l'a si bien fait remarquer l'honorable député de Hants, c'est une question de savoir si cet amendement au lieu d'être une réforme dans l'intérêt du pays, n'est pas plutôt, si on l'examine attentivement, une politique tout à fait fautive.

Ce qu'il faut au pays c'est le développement de ses ressources. Nous avons besoin de capitaux, qu'ils soient canadiens ou étrangers, pour les engager dans la construction des chemins de fer dans des conditions con-

venables. Prenons donc les précautions nécessaires, mais accordons tout l'encouragement possible à ces entreprises. Une fois que cette compagnie aura obtenu sa charte, si elle s'adresse alors au gouvernement pour obtenir une subvention, ou une aide quelconque, alors il sera temps de fixer les conditions que l'on jugera convenables à l'octroi de ce secours.

Quelqu'un a fait remarquer que des chartes accordées antérieurement contenaient des dispositions concernant l'expropriation. Mais, lorsque ce bill type a été préparé, on n'y a pas inclus de disposition de cette nature, parce qu'il était généralement connu que cela était inutile, le parlement possédant le droit d'exproprier ces entreprises à n'importe quel moment; et en insérant des dispositions de cette nature, cela peut tout au plus avoir pour effet d'embarrasser le parlement et de nuire aux intérêts du public. Il est temps que les membres de cette Chambre reconnaissent que le peuple canadien veut avant tout le développement des ressources de ce pays, et qu'il ressent le besoin d'avoir des chemins de fer pour arriver à ce résultat. Soulageons le peuple autant que possible, mais n'allons pas, pour le simple plaisir de favoriser une idée aussi attrayante que dangereuse, imposer des conditions différentes de celles qui ont existé jusqu'ici soit au Canada ou ailleurs.

L'honorable député d'Halifax nous a dit que si un capitaliste lui demandait son opinion sur les garanties que peut offrir une entreprise comme celle-là, il lui répondrait que cette charte semble contenir des dispositions extraordinaires, qui peuvent, comme disent certains membres de cette Chambre, être dangereuses, et qu'en somme il lui semblerait plus prudent de placer ses capitaux ailleurs. Cette opinion est conforme à l'expérience de tous ceux qui ont essayé de prélever de l'argent sur les débentures ou les actions de compagnies comme celle-ci, qu'elles tiennent leurs chartes du parlement fédéral ou d'une législature provinciale.

J'é suis donc d'avis que l'on n'a pas fait valoir un seul argument pour démontrer que ce bill doit être traité autrement que les autres projets de loi soumis à la considération de la Chambre. Je ne dis pas que le principe contenu dans l'amendement est sans valeur, mais il demande à être étudié avec beaucoup de soin avant d'être adopté, et si après mûre considération la Chambre en arrive à cette conclusion, elle devra en faire une mesure de politique générale s'appliquant à toutes les voies ferrées.

Quant à l'entreprise elle-même, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en parler. Les opinions sont partagées sur ce point. Si les parties intéressées qui demeurent dans la partie du pays que traverse cette voie ferrée peuvent trouver l'argent nécessaire pour développer ce commerce, cela sera d'un grand avantage pour la ville de Toronto et peut-être même pour l'ouest du Canada, en créant une ligne de chemin de fer