de ceux qui ont pris part à la présente discussion, je crois pouvoir déclarer que l'on a généralement prétendu qu'il était injuste de choisir une compagnie en particulier pour faire l'application de ce principe, et que le véritable moyen était de soumettre cette mesure à la Chambre dans un projet de loi d'intérêt général. Je suis moi-même de cet avis, et c'est afin d'obtenir l'opinion de la Chambre sur ce principe général, que j'ai soumis mon bill cette après-midi. Ce projet de loi peut contenir certaines dispositions qui ne seraient pas du goût de la Chambre, et je suis disposé à accepter tout amendement qui sera de nature à en rendre l'application plus facile.

Cela n'aura certainement pas pour effet d'établir un précédent, sous ce rapport, car il existe déjà. En 1844, M. Gladstone a soumis au parlement anglais un projet de loi qui figure aujourd'hui dans les statuts de ce pays, contenant une disposition de même nature que celle que j'ai moi-même proposée, savoir : que le parlement pourra exproprier un chemin de fer n'importe quand.

M. TISDALE : Je n'ai jamais prétendu que nous ne pouvions pas adopter une loi générale à ce sujet, et l'honorable député donne une fausse interprétation à mes paroles.

M. RICHARDSON : Je ne fais pas la moindre allusion au discours de l'honorable député. Mes remarques sont d'un caractère purement général. Je dis qu'un précédent de cette nature a été établi par le parlement anglais en 1844. Le premier acte adopté par ce parlement, qui constituait en corporation les propriétaires du chemin de fer de Champlain et du Saint-Laurent, contenait aussi une disposition permettant au gouvernement d'exproprier ce chemin n'importe quand, en payant aux propriétaires l'argent déboursé pour leurs actions plus 20 pour 100. La même restriction se trouve aussi dans la charte du Grand Tronc, de sorte que si le gouvernement désire prendre le contrôle de ce chemin de fer, depuis Collingwood en descendant, la charte de cette compagnie lui en donne le droit. La loi constituant en corporation la "Great Western Co.", originairement connue sous le nom de Compagnie de chemin de fer de London et Gore, contient un article permettant l'expropriation. Et si les honorables députés veulent bien consulter les statuts, ils constateront qu'une foule de chartes de chemins de fer accordent ce droit d'expropriation.

On nous demande pourquoi nous commençons par cette compagnie en particulier ? Personne n'a l'intention de s'en prendre plutôt à celle-là qu'à une autre. Son principal promoteur est un homme qui, avec raison, a toujours été très populaire et très respecté dans cette Chambre, et c'est justement parce que j'éprouve beaucoup de

considération pour lui et que je veux m'accorder avec lui et lui aider qu'il m'en coûte de combattre cette mesure. Mais puisqu'il faut un commencement partout, je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas aujourd'hui plutôt que demain.

J'admets avec le ministre des Chemins de fer, que si ce parlement, ou une municipalité ou un province accorde ou fournit un certain montant d'argent pour la construction d'un chemin de fer, et que plus tard le peuple désire en obtenir le contrôle, pour son propre avantage, on doit déduire du prix de vente le montant de la subvention qui a été accordée. Pourquoi donnerions-nous la subvention elle-même ? En accordant à une compagnie le droit de se construire un chemin de fer, nous lui donnons un avantage considérable, et si à part cela nous lui octroyons une subvention, pourquoi le peuple n'aurait-il pas le droit de retenir cette subvention lorsqu'il prend possession du chemin de fer ?

M. COWAN : Le gouvernement n'a pas accordé de subventions à ce chemin de fer, et il possède tous les pouvoirs nécessaires pour l'expropriation quand il le jugera à propos. L'honorable député veut faire l'expropriation avant même que des subventions soient votées.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Ce point a été entièrement expliqué par le ministre des Chemins de fer, devant le comité. Il a démontré qu'il n'y a rien dans la loi des chemins de fer, ni dans la loi sur les expropriations, autorisant le gouvernement à déduire cette subvention. Naturellement, le parlement possède un pouvoir absolu et peut exproprier n'importe quel. Mais nous voulons qu'à partir d'aujourd'hui toutes les compagnies de chemins de fer en soient bien averties.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas dit cela.

M. RICHARDSON : Si ce n'est pas lui, c'est un autre qui a émis la proposition qu'il était opportun de faire connaître que le parlement peut exproprier tout chemin de fer pour des fins d'utilité publique. Ceux qui engagent des capitaux dans ces entreprises sauront ainsi que cette loi existe. Avec la loi actuelle, un homme peut ignorer que le parlement est suprême, mais quand la disposition sera clairement définie dans une loi spéciale comme celle que je propose, personne ne pourra prétexter ignorance. A moins d'avoir la promesse que ce bill sera voté à cette session, la Chambre devrait insister pour que l'amendement que nous discutons en ce moment soit introduit dans le bill.

M. SUTHERLAND : Je n'ai pas encore entendu une seule bonne raison pour faire une exception dans le cas actuel. Il est vrai que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a prétendu qu'il ne s'agissait pas d'un chemin de fer ordinaire, mais je ne