

si le principe est bon, il devrait être adopté dans une loi générale. Je ne crois pas qu'il soit suffisant de répondre à cela qu'il faut un commencement partout, et que la Chambre ne trouvera pas une meilleure occasion de mettre ce principe en vigueur. La Chambre peut appliquer ce principe au bill actuel, puis demain, après avoir discuté la question plus à fond, elle peut changer d'idée et déclarer que ce principe n'est pas sage. De sorte que, un jour, nous aurons un bill contenant cette restriction, et le lendemain, nous en aurons un autre ne contenant pas de disposition de cette nature.

M. SPROULE : N'est-il pas vrai que l'honorable député a appuyé ce principe lorsque ce bill a été discuté l'an dernier.

M. RUSSELL : Je ne me rappelle pas d'avoir fait ce que me reproche l'honorable député ; mais, dans tous les cas, quand bien même cela serait vrai, ce n'est pas là une raison pour que je l'approuve aujourd'hui. Au contraire, je suis toujours prêt à admettre que je me suis trompé. Si cette proposition était soumise à la Chambre dans un bill d'intérêt général, il y aurait certainement beaucoup de choses à dire sur cette question. Le point à discuter est le suivant : Quand le gouvernement décide d'accorder une subvention pour la construction d'un chemin de fer, dans quel but le fait-il ? Généralement, parce qu'il sait que les profits qui devront résulter de l'exploitation de ce chemin de fer ne seront pas suffisants pour encourager les capitalistes à placer leurs capitaux dans cette entreprise. En d'autres termes, le capital placé dans l'entreprise, y compris la subvention, ne constituent pas une propriété égale à la subvention et au capital réunis, et il peut même ne pas avoir plus de valeur que le capital seul placé dans l'entreprise.

Je ne sais pas qu'il y ait dans la province de la Nouvelle-Ecosse un chemin de fer qui a reçu des gouvernements, provincial et fédéral, pour \$500,000 de subventions ; de plus, la compagnie a dépensé près d'un million de dollars de son argent dans cette entreprise ; or, si le gouvernement eût voulu prendre possession de ce chemin de fer, il aurait été estimé à moins d'un million de dollars—peut-être \$600,000 ou \$700,000. Si un amendement avait existé dans un cas de cette nature, le résultat aurait été que des particuliers se seraient trouvés à construire un chemin de fer pour le bénéfice du pays en général tout en perdant \$400,000 ou \$500,000 de leur argent dans cette entreprise. Je ne puis considérer ce résultat comme étant juste et équitable, et je ne crois pas que ce principe, s'il était adopté comme règle générale, fût d'une application aussi facile que semble le supposer l'honorable député de Lisgar (M. Richardson). Au lieu d'avoir pour résultat d'alléger le fardeau déjà si lourd des sacrifices que le peuple de ce pays s'est imposés pour la construction de chemins de fer, il pourrait en augmenter le poids, en rendant

M. RUSSELL

la construction de ces chemins de fer encore plus difficile au Canada.

Il n'est peut-être pas nécessaire d'entrer dans la discussion de cette question, pour le moment ; mais je dis que ce ne serait pas un principe sage que de vouloir déduire dans chaque cas le montant de la subvention accordée de la valeur de la propriété. Ce ne serait rien autre chose qu'une confiscation de la propriété, et un moyen de forcer les particuliers à construire des chemins de fer pour le plus grand avantage du pays en général. Dans ce cas particulier, cette proposition est insoutenable, parce que l'on veut par là créer une exception dans le cas de cette compagnie, au lieu de soumettre le principe au point de vue général et comme devant s'appliquer à tous les cas sans distinction.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, l'honorable député est actuellement en instance auprès du gouvernement pour l'amener à acheter un chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, en remboursant à la province toutes les subventions qu'elle peut avoir accordées pour cette entreprise ? Or, le principe n'est-il pas le même dans les deux cas ?

M. RUSSELL : Quand ai-je dit cela ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Si l'honorable premier ministre voulait déclarer qu'il est prêt à accepter comme mesure du gouvernement le bill que j'ai soumis à la Chambre cette après-midi, bill qui rencontre, je crois, l'approbation du ministre des Chemins de fer, la discussion n'irait pas plus loin. Ce projet de loi a simplement pour but de permettre l'expropriation de tout chemin de fer, lorsque le parlement décide que cette expropriation est dans l'intérêt du pays, et il stipule de plus que dans les cas de cette nature, les subventions accordées par le gouvernement devront être déduites du montant de l'estimation, tel que proposé par l'honorable député (M. Clarke).

Je veux maintenant dire un mot de la prétention émise par les honorables députés de Norfolk-nord et Hants (MM. Tisdale et Russell), que la Chambre en adoptant cet amendement créera un précédent. On doit se rappeler l'usage fréquent que l'on a fait de cet argument durant les deux ou trois dernières sessions.

M. RUSSELL : Je n'ai jamais prétendu que cela servirait de précédent. Je suis au contraire d'avis que cela ne sera ja mais considéré comme un précédent.

M. RICHARDSON (Lisgar) : L'honorable député peut ne pas s'être servi de cet argument, mais on a généralement émis l'opinion qu'il serait injuste—

M. TISDALE : Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député sur ce point.

M. RICHARDSON : Sans avoir l'intention de représenter faussement les paroles