

M. SPROULE : Cet amendement laisse certainement entendre que le parlement accordera une subvention.

M. RICHARDSON : Pas nécessairement.

M. SPROULE : S'il en était autrement, l'amendement ne voudrait rien dire. La première partie dit bien que le gouvernement aura le droit d'exproprier, et le ministre des Chemins de fer et Canaux prétend qu'il a déjà ce droit, mais la deuxième partie déclare que le gouvernement pourra déduire le subside s'il devient propriétaire du chemin ; or, comment fera-t-on cette déduction si aucun subside n'est accordé. Je répète que le principe contenu dans cet amendement est en vigueur depuis plus d'un demi-siècle en Angleterre, lorsqu'il s'agit pour l'Etat d'utiliser des navires marchands en cas de guerre. Ces navires sont construits par des compagnies particulières, et il n'y a pas plus de différence entre attaquer une compagnie particulière en Angleterre pour les besoins nationaux et attaquer une compagnie particulière au Canada pour les mêmes fins. L'argument de l'honorable député (l'honorable M. Tisdale) est donc sans valeur.

Je suis contre le sous-amendement qui propose de déduire les subventions municipales. Lorsqu'une municipalité accorde une subvention à une compagnie de chemin de fer, c'est dans le but de se procurer un moyen de transport pour les produits de la localité, et une fois le chemin de fer construit elle se trouve à avoir obtenu ce pourquoi elle a payé. Cet argent est fourni par ceux qui peuvent bénéficier de ce mode de transport, dans la localité, et dont partie du coût est payée par eux. Pour cette raison je ne crois pas que ces municipalités aient droit de demander le remboursement de l'argent qu'elles peuvent avoir payé. A part cela, lorsqu'une municipalité accorde une subvention, il faut dépenser près de la moitié de la somme pour l'obtenir, et une bonne partie de cet argent est virtuellement perdue et ne rapporte aucun bénéfice au chemin de fer. Mais, dans le cas qui nous occupe, tous les citoyens de ce pays contribuent pour leur part à payer le coût de ce chemin de fer, ceux qui se servent du chemin de fer comme ceux qui ne s'en servent pas. Par conséquent, lorsqu'il devient nécessaire, au point de vue national, que ce chemin de fer passe entre les mains de l'Etat, je ne vois pas pourquoi on ne déduirait pas du prix d'achat le montant de la subvention accordée.

On ne peut invoquer contre ce principe que l'argument énoncé par le chef de la gauche, et qui est le suivant : Supposons que le gouvernement accorde une subvention à une compagnie privée, cette dernière construit son chemin de fer et plus tard vend à les acheteurs de bonne foi. Durant cet espace de temps le chemin va en se détériorant, et finalement il vaut moins que le montant de la subvention ; dans ces circonstances, si le gouvernement s'en empare après

estimation et déduit le montant de la subvention, le dernier acquéreur se trouvera à tout perdre. Pour prévenir l'injustice qui pourrait se produire dans des cas de cette nature, je crois donc que la proposition de l'honorable chef de la gauche est excellente, en ce sens qu'elle a pour but de protéger les intérêts de ces détenteurs de bonne foi, car elle demande que la subvention ne soit déduite que lorsque la valeur de la propriété excède le coût actuel de cette dernière. Cela ne pourra avoir lieu que lorsqu'une question d'importance nationale exigera que le gouvernement prenne ce chemin de fer sous son contrôle.

L'honorable député (M. Tisdale) prétend qu'il s'agit ici d'une compagnie particulière. Il ne peut y avoir de doute sur ce point ; cependant, personne n'aurait accordé une charte à une compagnie particulière pour lui permettre de faire concurrence à d'autres compagnies établies dans le même territoire. Il y a actuellement deux chemins de fer de construits dans cette partie du pays ; et malgré cela, nous accordons une charte à cette nouvelle compagnie, parce que nous considérons que ce chemin est appelé à faire partie de cette grande artère commerciale qui sera d'une importance nationale, non seulement pour le Canada, mais aussi pour les Etats-Unis ; car l'on espère voir une partie du trafic américain prendre cette route.

Cette voie ferrée devra desservir non seulement le port de Collingwood, mais n'importe quel autre port de la baie Georgienne. On est actuellement à établir un port important à Meaford, et il y a là une profondeur d'eau suffisante pour admettre les plus grands navires. On a aussi construit à cet endroit un élévateur afin d'accaparer une partie du commerce des grands lacs. Collingwood n'est qu'à 22 milles de Meaford, et le chemin entre ces deux endroits est parfaitement plat. Si, comme nous l'espérons, ce chemin devient la véritable route nationale, Meaford en profitera autant que Collingwood. L'importance de ce chemin de fer se trouve par le fait même augmenté, puisqu'il sera alimenté non seulement par un, mais par deux bons ports. Il me semble qu'il devrait être stipulé, que dans le cas où le gouvernement croirait qu'il est dans l'intérêt du pays de nationaliser ce chemin de fer, il ne serait pas obligé de payer le montant déjà fourni par le pays pour la construction de cette voie. Pour ces raisons, je voterai en faveur de l'amendement.

M. RUSSELL : Je ne puis, malheureusement, me déclarer en faveur de cet amendement, comme vient de le faire l'honorable préopinant. Je l'ai combattu devant le comité des chemins de fer, et j'entends bien faire la même chose aujourd'hui, et cela pour les raisons suivantes : premièrement, parce que, comme l'a si bien expliqué l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale), il s'agit ici d'une législation d'exception et