

d'entreprises de cette nature, il devrait être adopté une loi générale permettant au gouvernement de les exproprier.

M. TISDALE : C'est là une autre question.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne crois pas qu'il s'agisse là d'une autre question et voici pourquoi : Il faudra bien un jour ou l'autre adopter une loi de cette nature, et alors les mêmes objections soulevées dans le cas actuel se présenteront. Si, à partir d'aujourd'hui, nous devons considérer comme établi que le principe contenu dans l'amendement proposé par l'honorable député (M. Clarke) devra s'appliquer à tous les chemins de fer, il nous faut l'inclure dans le présent bill. Je ne vois pas en quoi il peut être plus injuste de commencer par cette compagnie que par une autre. Du moment que la Chambre est décidée à adopter ce principe à l'avenir, je ne vois pas plus d'injustice à placer cette disposition dans le bill, qu'à adopter une loi générale à cet effet ; parce que toute compagnie incorporée après l'adoption de la loi générale se trouvera dans la même position que la compagnie actuelle en vertu du principe que je viens d'indiquer. Toutefois, je ne puis accepter les termes de l'amendement, non plus que les remarques faites par l'honorable ministre (M. Blair) sur la justice de cet amendement.

La dernière partie de l'amendement se lit comme suit :

Sur l'estimation de toutes propriétés ainsi expropriées, on devra déduire du prix d'achat le montant de tout octroi de deniers ou subvention accordé par le gouvernement du Canada à la compagnie pour la construction de telle ligne de chemin de fer ou de partie de telle ligne.

L'objection que je trouve à l'amendement de l'honorable député (M. Clarke) ainsi qu'à l'argument énoncé par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, c'est que si, dans certains cas, il peut être convenable de déduire ce subside, cela ne pourrait se faire dans tous les cas.

L'amendement a trait à l'acte des expropriations. Nous connaissons tous la procédure suivie pour estimer la valeur d'une entreprise sous l'empire de l'acte des expropriations ; on se base sur la valeur de l'immeuble à la date de l'expropriation. La règle suivie dans ce pays et en Angleterre est, je crois, d'ajouter 10 pour 100 à ce montant, parce que l'on s'empare de l'immeuble contre le gré de son propriétaire. Supposons, maintenant, qu'au moment de l'expropriation, cette voie ferrée ne vaille que la moitié de ce qu'elle a coûté aux personnes qui l'ont construite ; il ne serait pas juste, il me semble, de déduire le montant du subside dans un cas de cette nature. D'un autre côté, si la ligne avait une valeur beaucoup plus considérable que ce qu'il en a coûté pour la construire, il serait tout à fait convenable que le gouvernement, en prenant possession de ce chemin, déduisît le montant du subside.

M. BORDEN (Halifax).

Cette question est venue incidemment sur le tapis lors de la discussion sur la valeur du chemin de fer du Drummond. Il ne s'agissait pas là d'un cas d'expropriation, mais d'un cas dans lequel le gouvernement devenait acquéreur d'un chemin de fer à un prix déterminé. J'ai alors exprimé l'opinion, et je le répète aujourd'hui, que si l'on prend en considération, pour déterminer le prix que l'on doit payer, ce qu'il en a coûté au propriétaire, alors il convient de déduire du prix payé le montant du subside accordé, après avoir alloué l'intérêt sur cette somme ou un montant raisonnable au propriétaire. Mais si on ne s'occupe pas de la valeur réelle de la propriété, je ne crois pas qu'il soit convenable dans tous les cas de déduire le montant du subside, et cette déduction pourrait même, dans certains cas, constituer une injustice considérable au détriment des propriétaires du chemin.

C'est pour cette raison que je ne crois pas devoir accepter la dernière partie de l'amendement, tout en partageant les opinions émises par le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) et par l'honorable député (M. Clarke) sur la première partie. Comme je puis avoir commis quelques erreurs en parlant des procédures en expropriation, je prie l'honorable ministre (M. Blair) de les rectifier, s'il y a lieu.

M. SPROULE : L'honorable député de Norfolk (l'honorable M. Tisdale) s'oppose à cette partie de l'amendement, d'abord, parce qu'il s'agit d'un bill d'intérêt privé et deuxièmement parce que cela ne s'est pas encore fait jusqu'à présent. Ces raisons ne me paraissent pas suffisantes. On ne peut jamais commencer trop vite à faire une bonne chose, et il n'est jamais trop tard pour faire disparaître un mauvais principe. Si la Chambre est d'opinion que c'est là la véritable ligne de conduite à suivre, elle ne doit pas se laisser détourner de son devoir par le fait qu'il n'existe pas de précédent pour justifier son action. Il y a des années que le même principe est mis en pratique en Angleterre. Dans ce dernier pays, il est stipulé dans la loi que tout navire construit d'après les règlements de l'Amirauté, et qui reçoit de l'aide du gouvernement peut être utilisé par ce dernier en cas de guerre, moyennant le paiement d'une certaine somme fixée par estimation. Dans le cas actuel, on demande qu'il soit convenu que ce chemin de fer puisse devenir propriété de l'Etat dans le cas de nécessité urgente, d'un besoin national, et comme la Chambre a l'intention d'accorder une subvention à ce chemin de fer—

M. RICHARDSON (Lisgar) : Non.

M. SPROULE : Si aucun subside n'est accordé à ce chemin, cette disposition est inutile.

M. RICHARDSON : Cela n'est pas nécessaire. L'amendement n'a encore fait de mal à personne.