cette raison n'a jamais été prise en considération dans la discussion d'un projet de loi de cette nature, et je ne vois aucune objection au bill sous ce rapport.

M. CLARKE : S'il s'agissait ici d'un bill ordinaire d'intérêt privé, accordant la permission de construire une voie ferrée d'une longueur de 70 milles, à travers un territoire déjà desservi par deux autres chemins de fer, est-ce que l'honorable député (M. Tisdale) voterait en faveur de ce bill ?

M. TISDALE : Règle générale, je voterais en faveur de tout bill accordant une charte à un chemin de fer dont les promoteurs ne demandent aucune aide du gouvernement, et construisent leur voie ferrée à titre d'entreprise commerciale, à moins que sa construction puisse nuire à un autre chemin de fer en voie de construction.

M. CLARKE : Il y a actuellement deux chemins de fer en construction.

M. TISDALE : Quand bien même il y en aurait trois. Nous ne nous opposons à l'octroi d'une charte de cette nature que lorsqu'il y a un autre chemin de fer en construction et que le délai pour le construire accordé par sa charte n'est pas expiré. Il nous faut légiférer d'après des principes généraux, autrement cela dégènera en questions personnelles ou de parti, et Dieu seul sait où cela pourrait nous conduire. La seule ligne de conduite logique est de traiter tous les particuliers de la même manière. C'est ce que j'ai fait dans le passé et me propose de faire à l'avenir.

M. BRITTON : M. l'Orateur, je devrais voter contre ce bill, car, à mon avis, il n'y a qu'un endroit où le grain devrait être transbordé pour être expédié par la route du Saint-Laurent. Cependant, je n'envisage pas la question à un point de vue aussi étroit lorsqu'il s'agit de discuter le projet de loi qui est soumis à la Chambre. Je ne suis pas opposé au bill lui-même, mais bien aux deux amendements qui ont été proposés.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) a déclaré que la première partie de l'amendement était inutile, parce que le parlement a toujours le droit d'exproprier des entreprises de cette nature. Il ne reste donc plus que la question soulevée dans la dernière partie de l'amendement proposé par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke), qui veut que dans le cas d'expropriation le montant du subside soit déduit. L'amendement dit de plus que l'entreprise toute entière pourra être expropriée par le gouvernement. Je ne crois pas qu'il soit convenable d'accorder au gouvernement le droit de faire une expropriation de cette nature. Si le parlement possède ce droit, ou juge à propos de l'exercer, voilà deux questions qui méritent de recevoir la sérieuse considération

de la Chambre. Cette compagnie a, dit-on, l'intention de construire des navires pour faire le service des lacs et transporter le grain à Montréal ; or, si quelqu'un proposait d'exproprier également ces navires, ce serait là une inauguration dans la ligne de conduite suivie jusqu'ici, et elle ne rencontrerait certainement pas l'approbation de l'honorable député d'York-est (M. Maclean). Du moins, je ne le crois pas. Ce serait aller encore beaucoup plus loin que la simple nationalisation des chemins de fer de ce pays.

J'espère que le gouvernement ne se mettra pas à faire concurrence aux propriétaires de navires, dans le transport du grain de l'ouest vers l'est. Cela peut être fait avec beaucoup plus de succès par les entreprises privées que par le gouvernement. Quels que soient les arguments que l'on puisse faire valoir en faveur de la nationalisation des lignes de chemins de fer, de télégraphe et de téléphone et autres entreprises du même genre, je ne crois pas que ces raisons puissent justifier le gouvernement de devenir propriétaire de lignes de steamers.

Mais il y a, à part cela, une autre raison. Je considère qu'il est souverainement injuste pour cette compagnie de vouloir placer une semblable disposition dans ce projet de loi. Il s'agit ici d'un bill d'intérêt privé, incorporant une compagnie, comme nous en adoptons tous les jours, et cette raison à elle seule devrait être suffisante. Si l'on tient compte de la législation adoptée jusqu'ici par cette Chambre, je ne vois pas quelle bonne raison on pourrait invoquer pour introduire dans ce bill une disposition qui n'a jamais été placée dans aucun autre projet de loi dans le passé, et qui ne le sera jamais à l'avenir.

M. COCHRANE : La Compagnie n'aurait-elle pas accepté cette disposition l'année dernière si le parlement avait voulu adopter le bill ?

M. COWAN : Non.

M. COCHRANE : Oui.

M. BRITTON : La compagnie qui, l'année dernière, demandait une charte a certainement accepté les dispositions. Elle voulait à tout prix que son bill fût adopté, mais malgré cette preuve de bonne volonté de la part de ses membres, le comité des chemins de fer refusa d'approuver la mesure. Je n'ai pas insisté l'année dernière auprès des promoteurs pour leur faire accepter cette disposition, mais j'admets avec l'honorable député (M. Tisdale), qu'elle ne devrait pas se trouver dans un projet de loi de cette nature.

M. BORDEN (Halifax) : Il est dit que ce chemin de fer doit être d'un avantage général pour le Canada, et je suis porté à dire avec le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) que dans le cas