

disposé à accepter le rapport du comité, d'autant plus que ce même point a été soulevé et discuté à fond devant le comité.

L'argument qui m'a le plus frappé est celui de l'honorable chef de l'opposition, lorsqu'il dit : si vous voulez faire adopter cette législation, pourquoi ne la faites-vous pas au moyen d'un bill type. A cela je répondrai qu'il y a quelques années, après beaucoup de discussion et de tâtonnement, nous avons adopté un bill type, et que nous avons donné instruction au comité des chemins de fer de s'y conformer. Et si, pour une raison ou pour une autre, nous devons nous départir des principales règles contenues dans ce bill type, nous ne devons le faire qu'après mûre réflexion. L'exception ne devrait pas non plus exister seulement pour le bill actuel. Les nouvelles dispositions devraient être introduites dans le bill type par le comité des chemins de fer lui-même, et renvoyé ensuite devant cette Chambre pour devenir la loi du pays.

Je partage, jusqu'à un certain point l'opinion du chef de l'opposition. Il n'est pas satisfait de l'amendement qui a été proposé, il est prêt à en accepter une partie, mais non le tout, et il propose un sous-amendement. Je ferai remarquer que son amendement s'écarterait considérablement de la politique qui a été suivie jusqu'à présent. Je ne suis pas prêt à dire que cet amendement ne serait pas un pas dans la bonne voie, mais il admettra avec moi qu'avant que nous puissions l'adopter il devrait être étudié à fond par le comité des chemins de fer. Si la Chambre jugeait à propos d'introduire une nouvelle législation de cette nature, je serais, pour ma part, assez disposé à appuyer cet amendement.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas un amendement, que j'ai proposé ; c'est un simple avis que j'ai voulu exprimer.

Le PREMIER MINISTRE : Je le comprends parfaitement ; mais cela vient à l'appui de la prétention que j'ai émise : que si l'on tient à présenter pareils amendements, il faut les délibérer, comme partie d'un bill modèle. Quant à l'amendement même, en voici la teneur :

Il sera toujours loisible à Sa Majesté d'acquiescer, par voie d'expropriation, les droits de propriété et les privilèges de la compagnie.

Et dans ce but la loi d'expropriation s'appliquera. Il n'est nullement nécessaire d'insérer pareille disposition dans un bill quelconque. Le parlement a toujours le droit d'acquiescer la propriété d'un chemin de fer, celle du chemin de fer Canadien du Pacifique, par exemple. Mon honorable ami (M. Maclean) en conviendra, il est hors de doute que nous avons ce droit et que nous pourrions l'exercer dès demain. Après tout, il se peut que l'heure vienne où les vœux du député de York-est se réalisent et que le gouvernement devienne propriétaire de toutes les voies ferrées, qui seront alors sous sa juridiction. Je ne suis pas encore prêt à me

Sir WILFRID LAURIER.

ranger à son avis, mais il est possible que nous adoptions plus tard ce système, à l'instar d'autres pays. Or, si jamais la chose arrive, le parlement aura le droit de délibérer sur les dispositions de la loi relative à l'expropriation et de décider quelle règle il devra suivre à cet égard. Comme le chef de l'opposition vient de le dire, il existe actuellement à l'égard de l'expropriation une règle statuant qu'il faut prendre pour base la valeur actuelle de la propriété, à l'époque où se fait l'expropriation. Ainsi, supposons qu'on soumette à l'expropriation une propriété qui aura coûté à son propriétaire \$100,000 et qu'on lui en donne \$40,000 ou même \$20,000, chiffre représentant la valeur marchande de la maison, à l'époque de l'expropriation. Reste à savoir si pareille règle serait applicable aux voies ferrées.

Il nous faudrait faire une étude très circonstanciée de la question. Somme toute, à mon avis, l'opinion et la théorie les plus autorisées militent contre l'application de cette règle à la législation d'exception contenue dans le bill à l'étude. Si l'on veut établir une législation d'exception, il faudra l'étudier mûrement dans un bill modèle et non pas dans un bill d'intérêt privé.

M. MACLEAN : Je tiens à faire une observation : c'est que, si l'amendement à l'étude n'eût pas été proposé, jamais nous n'aurions réussi à arracher au premier ministre l'aveu qu'il vient de faire. Décidément, il devient partisan du système qui tend à constituer l'Etat propriétaire des chemins de fer. Je diffère absolument d'avis avec le très honorable premier ministre, quand il prétend que c'est aux comités qu'incombe la mission de délibérer et décider ces questions, et que le gouvernement n'a pas voix au chapitre. Le parlement ne fait que déléguer ses droits au comité, quitte à réformer sa décision, s'il y a lieu de le faire, ou à suppléer à ce qu'elle peut avoir de defectueux, comme c'est notre droit. Une autre observation à faire, c'est qu'il y a des principes généraux qui servent de base à notre législation dans cette Chambre. Par le passé, notre législation s'est faite un peu au hasard, sans suivre de règle. D'ailleurs, si nous voulons mettre un jour en pratique ce système ; si nous voulons que l'état devienne propriétaire des chemins de fer, il faut se mettre à l'œuvre sans retard. J'espère que l'amendement sera adopté dans sa teneur primitive et encore une fois je félicite le premier ministre de l'aveu qu'il nous a fait au sujet de l'acquisition des chemins de fer par l'Etat.

M. S. H. GOURLEY (Colchester) : Le premier ministre, à mon avis, ne semble pas saisir toute l'importance de ce débat : Nous avons passé des heures à discuter ici des questions de moindre importance que celle-ci. J'ai entendu débattre des heures durant dans cette Chambre la question des transports terrestres et maritimes et, je dois l'avouer, je suis partisan convaincu du sys-