

tres corporations ont fait la même chose ; mais je ne puis l'affirmer ; quant à la chambre de commerce de Toronto, j'en suis certain, et je leur ai fait connaître ce qu'il en était. Je leur ai dit bien franchement que j'avais demandé aux représentants des compagnies de chemins de fer de me soumettre par écrit, s'ils le pouvaient, les objections qu'ils croyaient devoir faire au bill, et dès que je serais en possession de ce factum, je me suis engagé à le leur communiquer, jugeant que le temps serait alors arrivé pour eux de se faire entendre s'ils le désiraient. Je n'ai pas reçu des compagnies de chemins de fer les renseignements promis. Tout semble indiquer que leurs représentants se sont trompés d'adresse. Au lieu de s'adresser au ministre des Chemins de fer actuel, ils se sont adressés à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, car ce dernier paraît être bien mieux renseigné que moi sur leurs agissements. Je me suis donc trouvé dans l'impossibilité de faire ce que je leur avais promis. Mais, si j'ai manqué à ma promesse, on ne doit pas en attribuer la cause à autre chose qu'à la raison que je viens d'indiquer. Je persiste à dire que nous n'avons rien à perdre et tout à gagner en continuant la discussion de ce bill en comité. Je connais parfaitement quelles sont les articles du bill qui devront soulever le plus d'objections, et la Chambre peut être certaine qu'une fois en comité, je n'insisterai pas pour faire adopter les articles qui peuvent être contestés dans l'intérêt des compagnies de chemin de fer ou de tout autre, et que je serai tout fait disposé à leur fournir l'occasion de pouvoir se faire entendre.

M. KEMP : Je ne crois pas que l'honorable ministre soit assez perspicace pour deviner quelles sont les intentions de la Chambre de commerce de Toronto à l'égard de ce bill. On m'informe qu'ils ont un grand nombre d'amendements à soumettre, et je considère que nous perdrons notre temps en discutant ce bill davantage.

M. BARKER : M. l'Orateur, je désire attirer l'attention du ministre des Chemins de fer sur une autre difficulté qui se présente relativement à la discussion de ce bill, et cela si l'honorable ministre a l'intention de vouloir faire adopter les articles qui concernent la commission. Personnellement, j'approuve l'établissement de cette commission en principe, mais il m'est difficile de dire si je pourrai voter en faveur des articles qui s'y rapportent, tels qu'ils sont actuellement rédigés, avant de savoir quelle est leur véritable portée ; c'est-à-dire, avant de savoir si les dispositions qu'ils contiennent doivent s'appliquer à tous les chemins de fer du pays ou seulement à quelques-uns d'entre eux. Tout en étant persuadé que la création d'une commission de cette nature sera un avantage même pour nos compagnies de chemins de fer, je dis que l'effet de ce bill serait désastreux, si une ou plusieurs de nos grandes compagnies n'étaient

pas soumises à ses dispositions tandis que les autres le seraient. Nous savons tous que le chemin de fer Canadien du Pacifique prétend posséder en vertu de sa charte certains pouvoirs spéciaux qui lui permettent de se soustraire à la juridiction de cette commission. Ce serait une grave injustice si une compagnie était placée sous le contrôle de cette commission et obligée de se conformer à ses décisions, tandis que le Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou toute autre compagnie, en serait soustraite.

C'est une vérité qu'aucun député ne saurait nier. En l'absence des représentants de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et des autres compagnies, il nous serait difficile de dire quelle compagnie est liée et quelle autre n'est pas liée par les dispositions du bill tel qu'il se lit actuellement. Le seul moyen de vider cette question est celui qui a été suggéré, à savoir, la nomination d'un comité ayant mission d'entendre les représentations des différentes compagnies de chemins de fer sur la question des privilèges qui auraient pu leur être conférés et qui les soustrairaient aux dispositions du présent bill. Faut-il consacrer des heures et des jours à l'examen des différents articles du bill pour constater en fin de compte que nous avons accompli un travail inutile, uniquement parce qu'une certaine compagnie de chemin de fer ne tombe pas sous notre contrôle, ce qui enlèverait à la loi la plus grande partie de son utilité.

Je ne parlerai pas longuement des chemins de fer de l'Etat. Le ministre dit qu'ils ne tombent pas sous le coup du bill. C'est malheureux, selon moi. Je ne suis pas d'accord avec lui sur ce point, mais je ne m'occupe maintenant que des autres compagnies de chemins de fer qui ne peuvent pas être représentées dans cette enceinte et pour faire valoir les objections qu'elles auraient à soulever à l'encontre du bill.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité pour délibérer le bill.

Article deux, paragraphe (m).

M. LANCASTER : Je demanderai au ministre pourquoi le bill donne juridiction exclusive aux juges de la cour Supérieure. Les juges de la haute cour d'Ontario, qui est la cour Supérieure de cette province demeurent à Toronto, lorsqu'ils ne sont pas en tournée.

Or, comme sous l'empire du bill il peut se présenter plusieurs affaires qui ne souffriraient pas de retard, je suggérerais de donner juridiction aux juges des cours de comité qui sont parfaitement capables d'instruire ces affaires. En les revêtant de ces pouvoirs, on épargnerait des frais et on faciliterait beaucoup l'application de la loi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Depuis l'adoption de la loi des chemins de fer, ce sont les juges de la cour Supérieure qui ont juridiction. Je suis porté à m'en tenir à la loi actuelle à moins de graves motifs d'opérer un changement.

M. BLAIR.