

et afin que le chemin de fer n'ait à souffrir d'aucun retard soit dans son exploitation ou ses tarifs, afin que le trafic ne soit pas arrêté, il y a un article du bill qui permet à la compagnie de chemin de fer, lorsqu'un tarif de concurrence est nécessaire, de l'appliquer sans obtenir le consentement de la commission ; mais la compagnie doit notifier immédiatement cette dernière du tarif fixé, et si la commission l'approuve, ce tarif continue d'exister pour cette classe de marchandises dans laquelle la concurrence se fait sentir, et cela jusqu'à ce que les choses finissent par reprendre leur cours normal. Nous avons cherché à faire disparaître du bill tout ce qui pouvait tendre à entraver inutilement l'exploitation de chemins de fer, et à leur accorder toutes les chances possibles de répondre à des besoins pressants qui peuvent survenir.

Nous voulons imposer des peines très sévères aux chemins de fer qui tenteront de violer les dispositions de cette loi. Afin que le public soit tenu au courant des tarifs en vigueur, toute compagnie qui négligera d'afficher dans chacune de ses gares un avis indiquant en quoi consistent ces tarifs, s'exposera à une amende.

La classification des tarifs concernant le transport des marchandises constitue une autre question. Actuellement, cette classification est pour ainsi dire déterminée par l'exécutif. Les compagnies de chemins de fer se réunissent dans le but de régler leurs affaires. Elles adoptent entre elles ce qu'elles appellent une classification conjointe des tarifs pour le transport des marchandises, qui s'applique à tous les chemins de fer, à moins que certaines compagnies en soient spécialement exclues ; et, d'après les dispositions de la loi actuelle, l'exécutif est libre d'accepter ou de refuser ces classifications, et il peut devenir nécessaire d'y apporter des modifications pour rencontrer les désirs du gouvernement. Nous voulons transférer ce pouvoir de l'exécutif à la commission des chemins de fer.

Le bill contient également certaines dispositions que nous croyons devoir être très utiles au trafic étranger, trafic qui donne naissance à une foule de questions compliquées. Nous accordons à la commission une très grande discrétion, pour ne pas dire une discrétion absolue, quant à ce qui concerne la réglementation du trafic étranger et en transit. Il existe des dispositions qui, si elles sont mises en vigueur, forceront les compagnies de chemins de fer qui se raccordent avec des lignes étrangères, à conclure des arrangements réguliers et convenables avec ces lignes, afin qu'il existe une certaine uniformité et une certaine équité dans les taux imposés sur cette partie du trafic qui peut être canadien et sur cette partie du trafic qui traverse le territoire canadien en transit.

Nous avons beaucoup étudié la question du transport de longue et courte distance qui

M. BLAIR.

donne naissance à tant de plaintes et qui est si difficile à résoudre. Les dispositions du bill à ce sujet laissent à la commission le soin de régler chaque cas sur son propre mérite, si ce n'est que nous prohibons l'imposition de tarifs plus élevés pour les courtes distances, comparés aux longues distances, quand les premières se trouvent comprises dans les dernières ; et nous n'exemptons des dispositions de cet article que lorsqu'il a été démontré—

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que cela s'applique au trafic étranger ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette question du transport à longue et courte distance se présente plus particulièrement dans notre pays.

L'honorable M. HAGGART : Elle se présente principalement dans la concurrence avec le trafic étranger. Supposons qu'il existe un transport à courte distance sur notre territoire comparé au trafic étranger, est-ce que vous appliquerez alors cette règle ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne pourrions appliquer exactement la même règle, car nous n'exerçons pas une juridiction absolue sur tout le trafic. Je viens de dire que relativement au trafic étranger, entrant ou sortant du pays, nous avons revêtu la commission de pouvoirs absolus, et s'ils sont mis en vigueur convenablement, ils devront assurer des taux et des arrangements équitables entre les compagnies de chemins de fer de l'intérieur ou étrangères qui transportent nos produits ou en apportent au Canada. Nous avons un pouvoir absolu sur toutes les lignes de ce pays, quant à ce qui concerne le tarif de transport des marchandises à longue et courte distances, et l'effet de nos lois doit nécessairement se limiter à notre territoire sur ces questions.

M. BARKER : Est-ce que la juridiction de cette commission s'étendra également aux lacs, canaux et rivières navigables ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, il y a un article du bill qui lui accorde cette juridiction. Je crois avoir expliqué assez directement les points les plus importants du bill. Si j'ai été un peu long, que la Chambre veuille bien croire que je n'ai pas fait la chose dans le but de provoquer une discussion immédiate de cette mesure, car je sais que cela est impossible, du moins pour le moment. Le bill sera distribué aux honorables députés aussitôt que possible, et j'espère pouvoir bientôt en proposer l'adoption en deuxième lecture.

M. INGRAM : Est-ce que cette commission des chemins de fer devra régler et diriger les chemins de fer de l'Etat ?