

que n'importe quelle autre cour de justice, la valeur des faits contenus dans une cause qui peut leur être soumise. Si on accorde un appel, on permet à une cour de justice, qui n'a pas entendu les témoins, qui ne possède pas l'expérience requise dans ces sortes de causes, de se prononcer sur la valeur d'un jugement rendu par une commission composée d'hommes parfaitement au courant de ces questions spéciales. Je ne crois pas que cet appel soit utile. Nous espérons de plus que cette mesure va avoir pour résultat de diminuer considérablement les procès, lesquels menacent de paralyser la mise en vigueur de la commission des chemins de fer aux Etats-Unis. Tous ceux qui ont lu le rapport de M. Maclean, doivent se rappeler qu'il dit que durant l'espace de temps pendant lequel la commission des chemins de fer a été en vigueur aux Etats-Unis, il s'est ordinairement écoulé un espace de quatre ans entre le commencement et la fin de chaque procès.

Nous croyons qu'il est non seulement désirable, mais même absolument nécessaire de voir, à ce que ceux qui ont à se plaindre des chemins de fer puissent obtenir justice dans un délai raisonnable. C'est pour cette raison que nous demandons au parlement de déclarer que les décisions de cette commission seront finales, et qu'il n'y aura d'appel de ces jugements qu'à l'exécutif.

Le bill accorde également à cette commission le droit de régler les tarifs. Sous l'empire de la loi actuelle, l'exécutif fixe le tarif maximum et minimum—bien entendu il fixe rarement le tarif maximum, mais cela est arrivé dans certains cas. Actuellement, la compagnie de chemins de fer est libre de modifier ses taux dans les limites du tarif maximum. Le projet de loi contient un nouveau moyen qui devra accorder la protection la plus complète possible aux personnes qui se servent des chemins de fer, ainsi qu'aux chemins de fer eux-mêmes. Nous voulons diviser le trafic sur les chemins de fer en trois classes. La première classe comprenant le trafic ordinaire; la deuxième, le trafic de commodité; et la troisième, le trafic de concurrence. Quant au trafic ordinaire, qui devra être le plus important, nous voulons laisser à la commission le droit de fixer ou sanctionner les prix de transport qui devront être perçus. Quand une compagnie de chemin de fer soumettra à la commission un tarif de transport pour le trafic ordinaire, cette dernière pourra dire que des prix pas plus élevés ou pas moindres pourront être perçus—si ce n'est dans certains cas auxquels il est spécialement pourvu.

La commission des chemins de fer fixera et règlera les tarifs de transport pour le trafic ordinaire, lequel comprend tout ce qui n'est pas spécialement considéré comme tombant dans les deux autres classes. La deuxième classe de trafic revient à ceci: la commission pourra permettre que certaines marchandises soient sorties de la classe du

trafic général pour être placées dans une classe spéciale appelée la catégorie des tarifs exceptionnels; ou bien elle pourra encore, après avoir placé un certain article dans la deuxième classe, le replacer dans la classe ordinaire. Quant à la deuxième classe, la commission est chargée de déterminer ce qui constituera les tarifs maxima et minima, et ce n'est que pour cette classe que cette variation dans les tarifs est permise.

L'honorable M. HAGGART: De quoi se compose la deuxième classe?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Elle se compose de toutes les classes de marchandises qu'à la demande de l'expéditeur ou de la compagnie de chemin de fer, la commission croit devoir faire sortir de la classe ordinaire, où les taux de transport sont fixés, pour les faire entrer dans la deuxième classe. Cette dernière classe est bien connue dans l'administration des affaires de chemin de fer. Quant à la juridiction que la commission pourra exercer sur ce trafic exceptionnel, nous avons cru qu'il serait bon qu'elle pût fixer les tarifs maxima et minima dans cette classe, en laissant la compagnie libre de faire son choix entre les deux. Quand la compagnie a fait son choix, et alors que le tarif est en vigueur, il doit être publié de la manière la plus complète possible, affiché dans les bureaux et porté à la connaissance du public, afin que chacun sache en quoi consiste ce tarif de commodité.

La classe de concurrence est celle qui s'applique au transport de marchandises pour lesquelles il est impossible d'établir aucun tarif régulier. Il nous faut reconnaître que les conditions économiques tendent sans cesse à se modifier et à varier; de nouveaux concurrents entrent en lice, et l'on ne peut obliger une compagnie de chemin de fer à s'en tenir absolument à un tarif déterminé, quand elle est obligée de tenir tête à un concurrent dangereux. Là où la concurrence existe, toutes les lois reconnaissent que l'on ne peut établir une règle arbitraire ou infaillible.

Nous voulons faire à ce sujet ce qui doit se faire chaque fois que l'on veut établir un système qui fonctionne bien, c'est-à-dire que nous accordons à cette commission, en qui nous sommes sensés avoir pleine confiance, le droit discrétionnaire de fixer les taux qui doivent être perçus par un chemin de fer pour les marchandises exposées à la concurrence. Cette concurrence peut prendre naissance dans le pays ou provenir du dehors dans certains cas. Elle peut provenir des chemins de fer ou de n'importe quel autre moyen de transport; mais, du moment que cette concurrence existe et qu'elle est parvenue à la connaissance de la commission, son devoir consiste à dire quels seront les tarifs qui pourront être mis en vigueur;