

rience, nous trouvons qu'il est judicieux de placer tous les chemins de fer sans exception sous l'autorité de la commission, alors nous pourrions effectuer ce dernier changement.

L'honorable M. FERGUSON : Je partage beaucoup les vues de l'honorable sénateur de Westmoreland sur les avantages qui résulteraient certainement de l'amendement qu'il propose et qui demande que les chemins de fer de l'Etat soient placés sous l'autorité de la commission tout comme le sont les autres chemins de fer du Canada. Je crains, cependant, si l'on adopte cette proposition, qu'il ne faille soumettre tout le bill à un examen approfondi pour voir si ses diverses dispositions s'adaptent exactement à ce changement. Pour ce qui regarde le pouvoir conféré au Gouverneur en conseil sous l'autorité de l'article 44—sur lequel l'on a attiré l'attention—je ne crois pas que le changement proposé soit incompatible avec cet article ; mais il serait nécessaire, si un changement aussi important est fait, que le ministre des Chemins de fer examinât avec soin toutes les dispositions du bill pour voir quelles sont les modifications qu'un pareil changement entraînerait. Il est à propos que cet amendement de l'honorable sénateur de Westmoreland ait été proposé, parce qu'il me semble, après avoir lu les articles 266 et 267, que le défaut d'appliquer le présent bill à "l'Intercolonial" entravera sérieusement l'action de la commission. Si les honorables membres de cette Chambre veulent jeter les yeux sur l'article 266, ils constateront que cet article pourvoit à l'établissement de tarifs communs quand il en est convenu pour le trafic par une voie ininterrompue exploitée par deux compagnies ou plus de chemins de fer, et puis l'article 267 se lit comme suit :

267. Dans le cas où ces compagnies font défaut de convenir d'un tarif commun aux termes de l'article précédent, la commission, à la demande d'une compagnie ou d'un particulier désireux de faire des expéditions par cette ligne continue, que la commission considère être une voie raisonnable et praticable, ou partie de cette ligne, peut enjoindre à ces compagnies d'établir concurrence et de déposer dans un délai fixé de la manière susdite, pour le parcours ininterrompu, un tarif commun acceptable pour la commission, ou peut par ordonnance déterminer la route à suivre, établir le ou les taux des transports, et la part afférente à chacune des compagnies intéressées, et peut déterminer la date à laquelle le ou les taux ainsi établis entreront en vigueur et les transports seront effectués par les compagnies conformément à ces termes et conditions.

Le point que je désire faire ressortir est celui-ci : supposé que la commission désire établir un tarif commun pour le chemin de fer du gouvernement et deux autres chemins de fer ou plus appartenant à des compagnies, et qu'elle n'ait aucune autorité sur le chemin de fer du gouvernement, que fera-t-elle ? Comment s'appliquera le présent acte dans un cas de cette nature—et ce cas comprend presque tous les chemins de fer des provinces maritimes ? Le chemin de fer Intercolonial est la seule ligne qui relie entre eux les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, quelques-uns des chemins de fer du Nouveau-Brunswick et les autres chemins de fer du reste du Canada. La commission ne sera pas autorisée à établir un tarif commun d'entier parcours pour le transport qui s'effectuera, disons par le Grand Tronc, l'Intercolonial et le Windsor and Annapolis Railway. Or, il serait très désirable que la commission eût ce pouvoir. La commission ne pourra agir dans ce cas parce qu'elle n'aura aucune autorité sur l'Intercolonial que relie le chemin de fer Windsor and Annapolis, le Grand Tronc ou tout autre réseau de l'Ouest. L'Intercolonial fera obstacle à l'établissement par la commission d'un tarif commun pour le transport d'entier parcours fait par ces diverses lignes, et cette difficulté se présentera lorsqu'il s'agira de plusieurs autres chemins de fer. Je n'ai mentionné que quelques voies ferrées. Il y en a d'autres dans les provinces maritimes, qui ne pourront également bénéficier de la présente loi, parce que le chemin de fer du gouvernement—l'Intercolonial—y est un obstacle—la commission des chemins de fer n'ayant aucune autorité sur ce chemin. Le défaut d'application de la présente loi aux chemins de fer de l'Etat pourra causer encore d'autres difficultés. L'examen que j'ai fait de la question m'a conduit à la conclusion qu'il est désirable que les chemins de fer du gouvernement soient soumis à l'autorité de la commission comme tous les autres chemins de fer. Je ne puis trouver une seule raison sérieuse dans le sens contraire. Si le présent amendement était adopté, c'est-à-dire, si les chemins de fer du gouvernement étaient placés sous l'autorité de la commission comme le sont les autres chemins de fer, le gouvernement resterait le propriétaire des chemins de fer de l'Etat, comme les compagnies resteraient, elles-mêmes, propriétaires de leurs propres che-