

fer du Conseil privé doit nous suffire. J'ai déjà déclaré à la Chambre qu'il est généralement reconnu que le commerce et l'industrie de ce pays ont augmenté si rapidement, qu'il est impossible au comité des chemins de fer du Conseil privé de faire face à la situation, vu le grand nombre de questions qui lui sont soumises. De fait, nous savons tous, après ce qui s'est passé cette année dans l'ouest, que la population de cette partie du pays a perdu beaucoup d'argent, parce que nous n'avions pas de commission pouvant exercer une juridiction sur les chemins de fer du pays. L'honorable représentant de Toronto-est (M. Kemp) a dit que c'est la pression exercée par l'opinion publique sur le gouvernement, qui a surtout engagé ce dernier à offrir ce projet. A mon sens, nous devons nous féliciter d'apprendre que le gouvernement n'ignore pas le fait qu'une commission de ce genre est nécessaire, et qu'il veut se rendre avec empressement aux désirs du peuple. Mon honorable ami a ajouté que les compagnies de chemins de fer ne demandaient pas cette commission. On ne pourra trouver ici, comme dans tout le pays, un seul homme qui croit que les compagnies de chemins de fer désirent voir établir une commission semblable. Elles ont eu le champ libre depuis de nombreuses années, ce dont elles sont très heureuses; mais ceux qui réclament une loi de cette nature croient qu'il est temps que ces compagnies soient soumises à des réglemens justes et équitables. Nous voulons la nomination de commissaires qui verront à ce qu'il n'y ait pas de défaveur dans le transport de nos produits. Je crois que la population des anciennes provinces du pays, n'a pas souffert autant que nous, gens de l'ouest, parce que, dans un grand nombre de circonstances, il nous a fallu payer le double du prix de transport qu'on exigeait des habitants de l'est. On aurait pu soumettre cette question au comité des chemins de fer du Conseil privé; cependant, elle peut être réglée plus efficacement par une commission qui se rendra dans l'Ouest même. Je viens de mentionner le fait que la population de l'Ouest, au cours de la dernière saison, a perdu beaucoup d'argent, parce que le gouvernement n'avait pas la haute-main sur les chemins de fer du Nord-Ouest. Je ne blâme pas le Pacifique de n'avoir pu transporter la récolte que nous avons eue l'an dernier; il n'a pas eu beaucoup de temps à sa disposition mais je lui imputais à blâme le fait que, ayant 7,000 wagons à marchandises dans cette partie du pays, à l'époque où l'on commençait à transporter le grain, il s'est servi de 4,000 wagons pour transporter des marchandises de tous genres, et n'en a employé que 3,000 pour le transport du grain. Il y a plus: quelques-unes de ces voitures sont arrivées chargées de grain à Fort-William, et on les a retenues à cet endroit plusieurs jours avant de les renvoyer. La compagnie voulait avoir du trafic

M. DAVIS.

de retour. Si elle eût renvoyé ces wagons, cela aurait permis à notre population de transporter encore d'autre grain. Voici comment cette perte dont j'ai parlé s'est produite: Les acheteurs payaient le grain au prix de livraison de décembre. S'ils avaient su pouvoir avoir ce grain avant la fin de la navigation, ils auraient payé par boisseau 6 cents de plus que le prix qu'ils ont accordé, car ils ont dû mettre, pour l'hiver, ce blé dans des entrepôts à la tête des grands lacs. Les acheteurs de grain, sachant qu'il allait se produire un engorgement de trafic et que le blé ne pourra être transporté avant la fin de la navigation, commencèrent en octobre, à acheter le grain en tenant compte dans le prix offert de la dépense qu'ils seront obligés de faire pour mettre pour l'hiver ce grain dans les entrepôts qui se trouvent à la tête des grands lacs. Je ne crois pas que le Pacifique eût pu transporter toute la récolte dans le peu de temps qu'il avait à sa disposition; cependant, à mon sens, il aurait pu nous accorder plus d'avantages. S'il avait fait une meilleure distribution des wagons, de façon à en fournir aux intéressés, les cultivateurs et les petits commerçants auraient pu obtenir un prix plus élevé pour leur grain, ce qui aurait été à l'avantage de toute la population.

Je crois que l'institution de cette commission des chemins de fer sera un véritable bienfait pour notre peuple, lorsqu'il s'agira de régler des difficultés peu importantes. Il y a une certaine catégorie de griefs entre les particuliers et les compagnies de chemin de fer, que les commissaires pourront régler, mais qu'il serait impossible au comité des chemins de fer du Conseil privé de redresser. La commission pourra s'occuper des réclamations contre des compagnies de chemin de fer, réclamations résultant du fait que des locomotives ont mis le feu à certains bâtiments, ont tué des bestiaux, etc.; il n'est pas toujours facile à celui qui a subi ces pertes, de venir à Ottawa et de faire connaître ces réclamations au comité des chemins de fer du Conseil privé. S'il s'adresse aux cours de justice, il sait parfaitement que ces compagnies puissantes peuvent le traîner de cour en cour jusqu'au Conseil privé en Angleterre, de sorte qu'il se trouvera ruiné avant d'avoir pu obtenir justice. Si cette commission est bien organisée, comme j'espère qu'elle le sera, elle pourra s'occuper de toutes ces réclamations dont plusieurs ne seraient pas réglées autrement. En dépit de ce qu'a dit l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Haggart), je crois que le sentiment des deux côtés de la Chambre, tel que démontré par la résolution adoptée ici même, il y a quelques jours, est fortement en faveur de la nomination de cette commission.

Je crois que le moment où ce bill sera étudié dans ses détails, la sagesse réunie des députés appartenant aux deux côtés de la Chambre pourra en faire une loi fort utile. J'imagine que trois commissaires formeront