

sion des chemins de fer. Je compte qu'une telle commission pourra redresser dans une grande mesure le grief de ceux qui se plaignent ainsi, mais je crains bien que ce ne soit pas dans la mesure à laquelle ils s'attendent.

Après ces considérations préliminaires, examinons maintenant le bill qui est devant nous. C'est en grande partie dans le but de constituer une commission des chemins de fer et de déterminer son champ et son mode d'action que ce bill a été préparé. Il porte aussi sur un grand nombre d'autres choses. Tout en ayant pour objet de créer une commission des chemins de fer, ce bill est en même temps une revision, une codification de la loi actuelle des chemins de fer rendue en 1888, et de toutes les modifications qui y ont été apportées depuis. Nous avons pensé qu'il serait inutile de toucher le sujet à moins d'inclure dans une seule loi toutes les dispositions générales qui se rapportent à la construction, l'entretien et l'exploitation de nos chemins de fer. Il y avait besoin de reviser sur plusieurs points la loi actuelle, non pas en matières de grande importance, mais sur plusieurs points secondaires, en quoi certaines modifications contribueraient à falciter l'œuvre de la commission et lui aideraient à faire plus effectivement observer les règlements, tout en rendant plus claires certaines dispositions de la loi actuelle pouvant donner naissance à des doutes. Nous avons donc fait réviser et refondre avec soin la loi tout entière, et bien que la création d'une commission des chemins de fer en soit le principal objet, le bill porte en même temps sur plusieurs autres points. Je crois pouvoir dire du bill qui est maintenant devant le parlement, que c'est un effort sérieux pour créer une commission des chemins de fer et lui attribuer les pouvoirs et la juridiction nécessaires pour résoudre comme il convient toutes les questions en jeu. Nous avons eu devant nous l'exemple des autres pays, nous avons eu l'exemple de l'Angleterre et des différents Etats de l'Union, de même que la loi relative au commerce intérieur des Etats-Unis. Nous avons étudié les lois étrangères et nous en avons examiné les défauts. Nous nous sommes renseignés sur les difficultés de leur mise à exécution ; selon nous, nous avons fait de meilleures dispositions pour assurer l'efficacité de la commission.

Avec l'adoption et la sanction, et, je puis dire, en conséquence du présent projet de loi, sera aboli le comité actuel des chemins de fer du Conseil privé. Nous n'avons pas cru à propos de maintenir le comité des chemins de fer dans l'exercice d'aucune de ses attributions actuelles. En certaines choses, peut dire en toute justice un homme qui a fait partie de ce comité depuis un certain nombre d'années, le comité a rendu d'excellents services. Je ne dirai pas que le comité des chemins de fer du Conseil privé soit un tribunal idéal. Je crois qu'il serait

impossible pour aucun tribunal composé d'hommes sur lesquels reposent les fonctions et les responsabilités de ministres de la Couronne, de s'acquitter d'un façon parfaite des travaux qui incombent au comité des chemins de fer. Néanmoins, il est certaines des fonctions ci-devant imposées à ce comité dont il s'est très bien acquitté. Je crois qu'il n'a jamais été porté et il ne sera jamais porté de plaintes sérieuses contre l'utilité du comité des chemins de fer, en dehors de la réglementation et du contrôle des prix de transport des marchandises sur les chemins de fer. Hors de cela, je crois que le comité des chemins de fer a rempli sa mission d'une façon utile, et en disant cela je parle du comité des chemins de fer tel qu'il a existé dans le passé aussi bien que tel qu'il est constitué aujourd'hui. Pour ma part, je ne voudrais pas entendre parler de l'abolition du comité des chemins de fer du Conseil privé, si je ne reconnais, si nous ne reconnaissons tous que le comité n'a ni le temps, ni les occasions, ni les moyens de s'occuper de tous les détails du contrôle et de la réglementation du trafic sur les chemins de fer, ainsi que des prix du transport des marchandises.

Nous voulons confier au bureau qui constitue la commission des chemins de fer, tous les pouvoirs dont est maintenant revêtu le comité des chemins de fer du Conseil privé, et comme je le ferai remarquer dans un instant, nous augmentons considérablement ces pouvoirs. En autant que nous avons constaté qu'il existait certains défauts qu'il était possible de faire disparaître, et en augmentant les pouvoirs de cette commission dans une proportion beaucoup plus considérable que tout ce qui avait été constitué jusqu'ici dans le genre, nous avons cru faire une amélioration aussi judicieuse qu'efficace. Nous avons donc revêtu ces commissaires de tous les pouvoirs accordés au comité des chemins de fer et nous leur en avons donné d'autres. Des dispositions entièrement nouvelles ont été introduites dans le bill et quelques-unes d'entre elles seront peut-être considérées par certaines personnes comme étant trop radicales. Nous étudierons un peu plus tard quelques-unes de ces dispositions.

Les deux points saillants de ce bill sont donc la formation d'une commission de chemins de fer et la réglementation des péages. Quant à la commission elle-même, nous en avons défini la constitution dans le bill, le nombre de commissaires dont elle sera composée, la durée de leurs services, quand des changements pourront y être apportés et nous y avons ajouté d'autres dispositions nécessaires dans le même genre. Nous avons fait tout ce qui était en notre pouvoir pour rendre toutes ces choses que je viens de mentionner, aussi parfaites que possible ; mais le principe le plus important étant maintenu, nous n'avons pas l'orgueil de prétendre que nous avons fait une œuvre par-