

lois. La seule modification réelle, c'est-à-dire, l'institution de cette commission, est demandée par les habitants d'Ontario et du Nord-Ouest. Le ministre ne dit pas que dans Québec et dans les provinces maritimes, il existe un sentiment favorable à ce changement. Il n'ose tirer gloire d'être l'auteur du projet de loi qu'il présente. Evidemment, l'opinion de certaines gens, ainsi qu'il l'a dit lui-même, a forcé l'honorable monsieur à soumettre ce bill qui n'a pas son appui très cordial. Je reconnais avec lui, qu'il n'existe pas à l'heure actuelle une opinion publique assez accentuée en faveur de cette modification radicale qui consiste à accorder à une commission la haute-main sur les chemins de fer du pays. Ces commissaires, si je ne me trompe pas, auront des pouvoirs plus étendus que ceux dont jouit aucune commission au monde. Ils pourront déterminer le tarif maximum et le tarif minimum de chaque chemin de fer du pays. Si la loi ou un arrêté du conseil fixait ces taux, et si la réglementation de ces derniers en ce qui se rapporte au tarif moyen était laissée à une commission, je ne trouverais rien à redire à cela; mais accorder à trois ou quatre personnes le pouvoir de conduire toutes nos compagnies de chemins de fer, et cela indépendamment du parlement.

Voilà une question qui doit être étudiée soigneusement, car elle est très sérieuse. Si j'ai bien compris ce qu'a dit le ministre, les commissaires auront entière juridiction dans toutes les matières qui leur seront soumises; on n'aura le droit d'en appeler de leur décision qu'à l'exécutif. Mais, si cette commission ignorait une loi du pays, elle devrait être soumise à la juridiction des cours de justice du Canada; dans ce cas, ces dernières pourraient établir la véritable portée de telle ou telle loi. On accorde donc à ces commissaires un pouvoir bien extraordinaire. Ils auront le droit de décider toute question de fait, principalement si ce projet de loi enlevait ce pouvoir à nos cours de justice, ce dont je doute, car celles-ci, à mon sens, auraient à juger si la commission peut exercer cette juridiction. Mais autant que possible, on veut faire de cette commission une cour d'appel en dernier ressort. Il peut arriver que cela soit nécessaire dans certains cas. Je répète que je n'ai pas l'intention de discuter ce projet de loi sous toutes ses faces, tant que je n'en connaîtrai pas à fond toutes les dispositions. Pourtant, après avoir entendu le ministre des Chemins de fer et Canaux, je dois dire qu'il ne nous a pas encore fourni des raisons suffisantes pour motiver la présentation de ce bill.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : Je n'ai pas encore lu le projet de loi, et c'est pour cela que je n'ai pas grand-chose à dire sur ses dispositions. Je voudrais demander au ministre s'il a réellement dit que le professeur McLean avait fait deux rapports; si tel est le cas, ces deux documents se trouvent-ils compris dans cette liasse?

M. HAGGART.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. KEMP : Le ministre doit reconnaître que la commission, si elle est établie, devrait déterminer les taux de transport des chemins de fer de l'Etat. Les voies ferrées du gouvernement font concurrence aux autres chemins de fer du pays; si les commissaires déterminent les prix de transport de ces derniers, il est juste qu'ils en fassent autant pour les chemins de fer du gouvernement. Autrement, ce projet de loi serait défectueux et ne serait pas digne de l'approbation de la Chambre. J'ai entendu beaucoup de discussions à propos de l'institution d'une commission des chemins de fer; moi-même, j'ai pris part à des débats sur cette matière. Je n'ai jamais approuvé, au cours des remarques que j'ai faites, cette prétendue réforme qui pourrait, peut-être, rendre de grands services, si elle était bien préparée; mais cette condition dépend de la composition même de cette commission et des pouvoirs qui lui seront accordés. Si je l'ai bien compris, l'honorable ministre, en nous parlant de cette commission, nous a dit qu'elle serait composée d'une personne connaissant bien la loi, d'un expert dans l'industrie des chemins de fer; quant au troisième commissaire, l'honorable gentleman ne nous a pas donné de renseignements précis. On dirait que l'agitation qui a engagé le ministre à présenter ce projet de loi, est le fait du public et non pas celui des compagnies de chemins de fer. Je suis convaincu que ces dernières n'ont pas insisté auprès du ministre pour obtenir l'institution d'une commission semblable. A mon sens, la nomination la plus importante à faire dans toute cette commission, doit être celle d'un homme d'affaires, d'un expéditeur, c'est-à-dire, d'une personne qui possède une grande expérience de tout ce qui concerne les voies ferrées au point de vue des intérêts des expéditeurs. Encore une fois, la composition de cette commission est une affaire très importante, les commissaires doivent être des hommes capables, très intelligents, ayant des vues larges et qui pourront, en discutant les tarifs de chemin de fer, résoudre les problèmes les plus difficiles qui se présentent dans le monde commercial. J'avoue qu'il m'est impossible, maintenant, d'appuyer ce projet de loi; plus tard, j'aurai sans doute autre chose à dire. Je demanderais, cependant, au ministre de m'indiquer la disposition qu'il a insérée dans cette mesure quant à l'avantage qu'aura le public d'exposer ses griefs à la commission. Relativement au comité des chemins de fer du Conseil privé, je crois que ce dont le public se plaignait le plus, provenait surtout du fait qu'il n'avait pas l'avantage d'être représenté aux réunions de ce comité, pour expliquer ses demandes et ses plaintes, et pour voir à ce que ses intérêts fussent considérés. Je crois que cette mesure devrait contenir une disposition permettant au peuple de se faire représenter devant cette commission.