

situées sous ce rapport, donnent sans doute et naturellement lieu à des griefs dans certaines sections du pays et à des plaintes de la part des gens qui ne sont pas en mesure de se rendre compte des conditions dans lesquelles s'exploite un chemin de fer, ainsi que des difficultés de la situation. Ainsi, des plaintes contre les chemins de fer ou contre les prix qu'ils demandent, ou contre la manière dont ils sont administrés, pour être très générales ne sont point nécessairement pour cela bien fondées; et le principe qui s'impose en matière de prix, sur ces lignes, ne saurait permettre de les dissiper tout à fait. J'ai dans l'esprit ce fait principal, que les gens de l'Ouest regardent l'état de choses actuel comme non satisfaisant, parce que, disent-ils, les prix qu'ils ont à payer sur les produits qu'ils envoient à l'étranger, sont plus lourds que ne peut payer le commerce, attendu qu'ils ont à faire concurrence sur le marché avec des produits qui n'ont pas à payer tant de transport, et qui peuvent se vendre à profit à des prix moins élevés ou, aux mêmes prix, à des profits beaucoup plus grands. Les gens de l'Ouest s'imaginent qu'il doit nécessairement y avoir quelque chose de mauvais dans un régime sous lequel ils sont assujettis à de pareils fardeaux et qui ne peut leur donner ce qu'ils regardent comme une protection suffisante.

Je ne dirai pas qu'il n'existe pas des causes de plaintes raisonnables—je ne toucherai pas ce point. D'après le bill qui est devant nous, cette question sera, à l'avenir, du domaine d'un tribunal indépendant, et nous l'espérons, compétent. Je ne parle de cela pour le moment, que pour faire observer à la Chambre que, de ce qu'il existe des plaintes il ne s'ensuit pas que le mal soit de telle nature qu'on puisse y remédier. Les longues distances que les produits de l'ouest ont à franchir, le fait que les chemins n'ont à compter à peu près que sur un trafic qui se fait dans une seule direction, vers la côte de l'est—il n'y a guère à transporter à l'ouest que ce dont ont besoin les producteurs—ces faits donnent naissance à des difficultés pour les chemins de fer et demandent à être pesés par le parlement, et par qui-conque aura à administrer la loi, quand le présent bill aura pris place dans les statuts. Je crois qu'il est bon de ne pas perdre de vue que les questions qui naissent de conditions pareilles ne sont pas de celles que nous pourrions arbitrairement régler par quelque article de loi spécifique, et qu'il faudra donner aux hommes que nous choisirons et auxquels nous confierons le soin et la responsabilité d'administrer la loi, toute latitude et discrétion relativement au remède à appliquer. Parce que je présente ce bill, et parce que, j'imagine, il finira par prendre place au nombre de nos lois, je ne voudrais pas laisser croire que le gouvernement se fait illusion sur les résultats qu'on peut en attendre. Je ne saurais encourager le peu-

ple en général à croire que nous établissons un régime destiné à produire des résultats idéaux et faire cesser tout grief—un régime sous lequel seront annulés les désavantages de la distance, des climats et du commerce restreint à une seule direction, un régime qui permettra de faire tout ce que les gens voudraient que nous fissions.

Je dis ceci afin que la situation soit bien comprise par le parlement et par le pays. Cependant, en m'exprimant ainsi, je ne suppose pas qu'il soit impossible pour le bill que je soumets en ce moment, d'être une source de résultats très avantageux.

Comme je l'ai déjà dit, nous voyons par la presse de l'Ontario qu'il existe un mécontentement très répandu relativement à l'administration du comité des chemins de fer du Conseil privé, et l'on y demande fortement au parlement de créer une commission pour les chemins de fer. Les conditions qui règnent dans l'Ontario sont de celles qui entraînent naturellement—j'allais dire nécessairement—des difficultés dans l'administration et l'exploitation des chemins de fer. Grâce à notre situation, les grands chemins de fer qui traversent une grande partie de la province d'Ontario, sont, à une extrémité, à l'affût des denrées et marchandises des Etats-Unis qu'ils ont intérêt de transporter par voie du Canada pour les déposer dans les Etats-Unis, à l'autre extrémité. Pour cela il leur faut entrer en concurrence très vive avec les chemins de fer qui passent par les Etats-Unis, et pour cette concurrence ils sont obligés d'adopter des prix qui leur permettent d'obtenir une partie de ce trafic.

Or, de cet état de choses il résulte que des gens qui ont la même catégorie de marchandises, qui produisent les mêmes denrées, qui désirent atteindre les mêmes marchés étrangers, constatent que, pour le transport de leurs produits sur une distance moitié moins grande, ou même moindre encore, que n'ont à franchir les produits qui traversent le Canada en transit il leur faut payer des prix proportionnellement plus élevés que ceux demandés des producteurs étrangers qui utilisent les chemins de fer canadiens pour atteindre les mêmes marchés; et ils en concluent qu'il doit y avoir quelque chose de défectueux dans un régime qui permet aux chemins de fer canadiens de transporter les produits américains d'un point des Etats-Unis à un autre point des Etats-Unis à un prix moindre par tonneau ou par mille que celui que les producteurs canadiens ont à payer pour faire transporter leurs produits aux mêmes endroits. Il s'ensuit naturellement qu'on se plaint, et on se plaint fortement. Et on s'attend qu'une commission des chemins de fer aura pour effet de faire disparaître, au moins dans une certaine mesure, cet état de choses regardé comme onéreux et injuste. Vous voyez là une raison suffisante, je crois, pour que l'Ontario croie si fortement à la nécessité d'une commis-