

Débats des Communes

DEUXIÈME SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 9 avril 1902.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je demande la permission de présenter un bill (n° 104) à l'effet de modifier et refondre la loi concernant les chemins de fer. En présentant le bill dont j'ai donné avis, je sollicite l'attention de la Chambre pour les quelques instants que je prendrai à en exposer les grandes lignes. L'objet du bill est d'établir une commission des chemins de fer pour le Canada. Je n'ai pas, en ce moment, l'intention de faire un long discours pour convaincre la Chambre que le principe du bill est tel qu'il convient que le parlement lui donne son adhésion, parce que, d'après le langage tenu depuis trois ou quatre ans, par un très grand nombre de députés des deux côtés de cette Chambre, je crois avoir raison de présumer que cette branche du parlement est bien disposée à accueillir l'établissement d'une commission de chemins de fer au Canada ; et je crois qu'on peut regarder comme certain qu'il existe par tout le pays, et principalement dans la province d'Ontario et dans l'Ouest, une opinion très caractérisée en faveur de la chose. Je pourrais dire, peut-être, que la province de Québec et les provinces maritimes n'envisagent pas la création d'une commission des chemins de fer avec le même ardent intérêt, mais loin de moi de prétendre qu'elle ne serait pas vue très favorablement dans ces provinces. Quoi qu'il en soit, l'opinion ne s'y est pas exprimée dans la même mesure. La presse ne s'y est pas déclarée d'une façon aussi prononcée que dans l'Ontario et dans l'Ouest.

Une autre raison encore me fait croire qu'il n'y a pas lieu pour le moment de faire les frais de démontrer à cette Chambre qu'elle devrait adopter le principe sur lequel repose ce projet de loi. Je considère que les deux très habiles rapports du professeur Maclean, qui ont été très répandus, doivent avoir jeté un flot de lumière sur la question, et avoir

encore mieux disposé les esprits des honorables députés en faveur de ce principe.

J'aime à dire, au sujet de ces rapports, qu'ils font grand honneur à leur auteur. Il eût été difficile d'apporter plus d'impartialité dans l'étude de la question, et de la discuter d'une façon plus judicieuse, plus profonde et plus complète que n'a fait M. Maclean. Il paraît n'avoir eu aucun parti pris, mais avoir appliqué à l'étude de toute la question un esprit calme et judicieux, et je crois que ceux qui ont lu ses deux rapports s'accorderont à dire avec moi, qu'il a présenté ses opinions avec modération et modestie, et n'a donné de conclusions que celles auxquelles fait aboutir l'étude des faits en l'espèce.

Je me propose donc, dans les quelques observations que je ferai sur le présent bill, de m'en tenir presque entièrement à une exposition aussi claire qu'il me sera possible du dispositif de ce projet de loi. Je n'en passerai pas en revue les différents articles, mais je m'efforcerai d'exposer à la Chambre les grandes lignes du bill, laissant à plus tard — comme il convient, je crois — d'entrer dans les détails de l'application du principe. Une des choses qui se présentent naturellement à l'esprit de quiconque entreprend la préparation d'un projet de loi comme celui-ci, est qu'il n'est pas toujours sûr de se guider sur l'expérience acquise ou même sur ce qui a été fait dans des Etats et des gouvernements autres que le nôtre. Les conditions qui règnent au Canada sont très exceptionnelles. Comme notre territoire s'étend d'un océan à l'autre, il ne peut manquer de s'y présenter, au point de vue des chemins de fer, des difficultés et des problèmes qu'on ne saurait rencontrer dans une même mesure en d'autres pays. Autre chose : comparé aux autres contrées notre pays est peu peuplé. Nous n'avons pas comme aux Etats-Unis une forte population pour alimenter des lignes transcontinentales. Ceux qui exploitent nos grandes voies de chemin de fer à travers le continent ont à compter sur le commerce de transit pour leurs meilleurs résultats, car ils ne peuvent s'attendre que le commerce local pourra leur être un grand appoint. Et puis, nécessairement, les énormes distances que les produits de l'Ouest ont à franchir avant d'entrer en concurrence avec ceux des contrées plus favorablement