

nière, nos moyens de transport par les routes, par eau et par air, enlèvent déjà un certain volume de trafic à nos chemins de fer. Je comprends parfaitement qu'il faut songer aux moyens de transport de l'avenir qui iront s'accroissant. J'ai été renversé par les chiffres qui ont été soumis au comité l'année dernière concernant le volume du trafic transporté par les différentes compagnies dans les régions septentrionales qui ne sont pas desservies par le chemin de fer. Cependant, nous sommes justifiables d'organiser sans délai un service qui reliera les provinces canadiennes entre elles et assurera des moyens de transport de l'Atlantique au Pacifique qui prendront le quart du temps qu'il faut aux chemins de fer.

Quant à la ligne transatlantique, la Grande-Bretagne s'y intéresse beaucoup; il en va de même de l'Irlande,—il s'agit de l'Irlande Sud, je crois, car, la route aérienne traversera le sud de l'Irlande. De plus, j'ai lu le compte rendu d'une discussion indiquant que les Etats-Unis étaient d'avis qu'ils devraient bénéficier des avantages du terminus de la ligne transatlantique britannique. Puisque nous avons construit un chemin de fer transcontinental, il est parfaitement justifiable, semblait-il, de relier nos moyens de transport aux institutions britanniques en leur permettant de joindre leurs efforts aux nôtres pour alimenter notre ligne transcontinentale. Le principe de l'aviation se développe rapidement et j'estime que les expériences faites jusqu'aujourd'hui justifient les divers pays de créer des lignes aériennes régulières pour traverser l'Atlantique. Il y a vingt ans, lorsque Blériot traversa la Manche pour la première fois en avion, j'avais prévu qu'avant longtemps quelqu'un entreprendrait de survoler l'Atlantique. Ces envolées sont maintenant une chose du passé et, à cette heure, le service postal exploite des aéronefs gigantesques en mesure de transporter des douzaines de passagers et des tonnes de marchandises. Ceux qui seront encore de ce monde, d'ici dix ans, pourront s'envoler de Montréal ou d'Ottawa le matin, prendre le dîner à Londres et revenir durant la nuit.

Le très honorable M. GRAHAM: Pour quelle raison ferait-on cela?

L'honorable M. DANDURAND: On pourra le faire, soit par nécessité, soit par agrément. Je n'ai pas les détails sous la main, mais je sais qu'un service régulier doit être organisé et je prévois qu'il constituera un moyen important pour alimenter notre ligne transcontinentale.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

RENOVI AU COMITÉ

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que le bill soit renvoyé au comité plénier demain.

Le très honorable M. MEIGHEN: Le dernier bill concernant les lignes aériennes fut renvoyé au comité des chemins de fer, télégraphes et havres.

L'honorable M. DANDURAND: Mon très honorable ami a proposé d'y apporter une légère modification, je crois. Si non, il faudrait supprimer un mot.

Le très honorable M. MEIGHEN: Le mot "dépêches". C'est très facile. Je sais que le bill a été renvoyé au comité des chemins de fer, télégraphes et havres, l'année dernière. Je n'insisterai pas si personne d'autre ne s'y intéresse. Il est fort possible que je sois seul de mon avis sur cette question, mais j'aimerais à entendre une autre discussion sur le fond de la situation dans son ensemble lorsque le ministre sera présent.

L'honorable L. COTÉ: Le ministre était présent lorsque nous avons discuté ce projet de loi en comité l'année dernière et bien que le leader du Gouvernement ait déclaré ce soir que ce service transatlantique alimenterait nos lignes de chemins de fer canadiennes...

Le très honorable M. MEIGHEN: Non.

L'honorable M. COTÉ: C'est ce que je croyais l'année dernière jusqu'à ce que le bill fut étudié en comité et je me souviens parfaitement avoir entendu le ministre dire que la ligne aérienne transcontinentale ne nuirait nullement aux chemins de fer. Il a déclaré qu'elle ne leur ferait pas concurrence et qu'elle ne les aiderait pas. Je me souviens que, d'après le bill, les Chemins de fer Nationaux ne devaient avoir que 51 p. 100 des actions tandis que les autres compagnies participant à cette entreprise devaient en recevoir 49 p. 100. Etant novice dans ce genre d'affaires, je craignais que ces 49 p. 100 ne fussent donnés à d'autres compagnies au détriment des Chemins de fer Nationaux. Le ministre me dit qu'il n'y avait rien à craindre à ce sujet, que la ligne aérienne transcanada ne ferait pas concurrence aux Chemins de fer Nationaux ni à tout autre chemin de fer étant donné qu'elle ne transporterait que ce qu'on appelle, je crois, des "marchandises spéciales"—quelque chose d'absolument nouveau que les chemins de fer ne transportaient pas.

L'honorable M. DUFF: On tournera dans un cercle vicieux.

L'honorable M. COTÉ: La ligne transporterait des marchandises créées par ce service. Si ce bill est envoyé au comité, il serait intéressé.