

Tout le monde s'accorde à dire que les chemins de fer ont besoin d'aide. C'est vrai. Mais qui paie les déficits des chemins de fer? Ce sont tous les contribuables du pays. Cela ne nous justifie cependant pas de placer un nouveau fardeau sur les épaules des contribuables des Provinces maritimes.

Je le répète, l'attitude de la population entière des Provinces maritimes se trouve exprimée dans les télégrammes qu'on a lus ici et par les remarques faites ici par M. Burchell. Elle craint de voir mettre entre les mains de la Commission le pouvoir de faire disparaître les avantages qui nous sont garantis par la Confédération et par la Commission Duncan.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, il passe six heures. Je suggère que nous remettions cette question à demain. Nous reviendrons siéger demain à onze heures et trente de l'avant-midi. Nous espérons pouvoir terminer l'examen de ce projet de loi avant une heure demain après-midi et en faire alors rapport à la Chambre.

Le GREFFIER DU COMITÉ: Le comité a reçu une copie d'une lettre adressée à l'honorable ministre des Transports. En voici le texte:

OTTAWA, CANADA, 24 février 1937.

L'honorable C. D. HOWE,  
Ministre des Transports,  
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Pour faire suite aux observations déjà faites devant le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports au sujet du bill B, loi établissant une Commission des Transports au Canada, je me permets de vous exposer les vues de la compagnie Wings Limited et de la compagnie United Air Services Limited.

*Partie 3, article 9*

D'après cet article, les dispositions de la loi des chemins de fer se rapportant aux taxes, aux tarifs, aux tarifs communs et autres choses devront s'appliquer au transport par air. Il a été amplement prouvé devant le comité que l'application de ces dispositions à l'exploitation des moyens de transport par air est impraticable, bien qu'on ait inséré dans le bill les mots "*mutatis mutandis*". On ne peut manquer de conclure que l'application des dispositions de la loi des chemins de fer à l'aviation commerciale aurait pour résultat de forcer cette dernière à se soumettre à ces dispositions, lesquelles sont si nombreuses qu'on essaierait évidemment de les mettre en vigueur, même si elles sont inapplicables, étant donné surtout que la Commission, telle qu'elle est présentement constituée, ne possède pas les connaissances pratiques qu'il faut en fait d'aviation. Il s'ensuivrait que l'application de ces dispositions n'aboutirait qu'à des méprises et à la confusion. Nous croyons aussi que les exigences de la loi des chemins de fer quant au dépôt des rapports et des statistiques seraient extrêmement onéreuses et ne serviraient qu'à augmenter la somme déjà considérable de questions de détail dont les exploitants doivent s'occuper.

On doit aussi remarquer qu'il y a certains modes d'exploitation que, d'après ce qui s'est dit devant le comité, l'on n'a pas présentement l'intention de soumettre à l'application de la loi proposée. Bien que nous pensions qu'il est opportun de contrôler ou de réglementer les taux, même dans les régions du nord, nous croyons qu'il faudra résoudre un grand nombre de problèmes avant de pouvoir trouver un mode satisfaisant de réglementation. Nous suggérons donc qu'au lieu de soumettre l'aviation à l'application des dispositions de la loi des chemins de fer, on décrète la réglementation par décret du Conseil, car une telle réglementation ne peut être formulée et mise en vigueur qu'après un examen complet des conditions que l'on entend contrôler.