

de l'autorité provinciale, lorsqu'une loi du Parlement canadien déclare ces derniers à l'avantage général du Canada, tandis que les chemins de fer purement provinciaux se reliant aux chemins de fer fédéraux ou les croisant sont sous la juridiction de la Commission, relativement à ces ralliements ou croisements.

Tout d'abord, la Commission fut composée de trois membres seulement, mais quatre ans plus tard, en 1908, lorsque le millage de nos chemins de fer eût atteint le chiffre d'environ 25,000, la Commission fut augmentée de trois membres, et son utilité fut accrue du fait qu'elle fut autorisée à se diviser en deux sections, chacune d'elles pouvant siéger indépendamment de l'autre, et les décisions d'aucune des deux étant, en vertu de la loi, celles de la Commission entière.

Les pouvoirs antérieurement exercés par le comité des chemins de fer du Conseil privé furent transmis à la Commission, et le Conseil privé ne s'occupe plus maintenant de tarifs de chemin de fer excepté sur pétition au Gouverneur en conseil demandant de considérer de nouveau quelque jugement particulier ou ordonnance de la Commission, touchant lesquels il y a également appel à la Cour suprême du Canada sur des questions de juridiction.

Nous avons maintenant plus de 42,000 milles de voies ferrées au Canada, et, ces dernières années, les chemins de fer ont continué d'être des plus avantageux pour le Dominion, dans de grandes difficultés et dans des conditions qui exigent aujourd'hui l'attention la plus soignée du Parlement.

Lorsque la Commission des chemins de fer fut créée, les chemins de fer, comme on l'a déjà dit, exerçaient un véritable monopole dans le domaine des transports. La concurrence des voies d'eau de l'intérieur ne comptait pas, les automobiles étaient une innovation, et les aéroplanes n'étaient pas encore devenus une réalité pratique. Mais les chemins de fer ne jouissent plus maintenant de ce monopole. L'amélioration rapide du moteur à combustion interne et son adaptation aux camions et aux autobus, ainsi qu'aux automobiles, et le besoin inévitable des grandes routes d'automobiles, outre la concurrence plus intense du trafic due à la dépression, tout cela a donné une importance remarquable aux grandes routes du pays au point de vue des transports. Il m'est inutile de rappeler aux honorables membres l'effet de la concurrence des camions et des autobus sur les recettes des chemins de fer.

La construction du canal Welland a eu également un effet marqué sur les transports canadiens en donnant accès dans le lac Ontario et le haut du Saint-Laurent aux gros navires des Grands lacs qui ne dépassaient

pas auparavant les ports du lac Érié. Comme résultat, les petits vaisseaux qui naviguaient anciennement entre les ports du lac Érié et Montréal, n'ont plus transporté de grain en vrac, et se sont trouvés, à leur tour, à bénéficier du transport des colis que voituraient les chemins de fer. Aujourd'hui, cependant, il y a concurrence entre les chemins de fer, les grandes routes et les cours d'eau, dans des conditions de règlements ou d'absence de règlements qui seront traitées dans le bill proposé, selon la mesure de juridiction du Parlement fédéral.

Depuis quelques années, le transport aérien a beaucoup progressé, et la rapide mise en valeur, à l'heure actuelle, des mines du nord du Canada est due, en large partie, à l'adaptation de l'aéroplane aux fins commerciales. Jusqu'à présent, ce mode de transport a été confiné en grande partie à des sphères non desservies par les anciens moyens de transport, mais les progrès de l'aviation sont tels aujourd'hui que des services réguliers transcontinentaux sont sur le point d'être établis. L'aéroplane est donc devenu un actif concurrent dans un domaine que l'on regardait comme appartenant exclusivement aux chemins de fer.

On reconnaît, naturellement, que les quatre modes de transport mentionnés—les chemins de fer, les grandes routes, les voies d'eau et les avions—ont leur utilité individuelle, et ni les chemins de fer ni le Parlement, ne désirent entraver le progrès d'aucun des services rivaux en aucun sens légitime. Ce dont on se plaint, et ce à quoi le bill dont nous sommes saisis vise à remédier, si possible, est la concurrence déloyale provenant de ce que, jusqu'à présent, seuls les chemins de fer ont été soumis à la juridiction du Parlement, représenté par la Commission des chemins de fer. Le moment est venu d'examiner de nouveau cette situation et de décider si nous continuerons l'étroite surveillance et les règlements imposés aux chemins de fer, mais non aux autres méthodes de transport, ou bien si, dans toute la mesure où nous le pouvons légalement, nous assujétirons à une même surveillance et à des règlements analogues tous les moyens de transport.

La mesure dans laquelle les chemins de fer sont soumis au contrôle et aux règlements en vertu de la loi des chemins de fer du Canada surprendra probablement le moyenne des citoyens. La commission exerce un contrôle défini sur la création des compagnies de chemins de fer, qui doivent se conformer strictement aux dispositions de la loi, et aussi sur les accords relatifs à la vente, à la location ou la fusion des chemins de fer, l'échange mutuel du trafic, les droits de parcours et l'exploitation de compagnies insolvables. Elle