

Les gouvernements et les municipalités ont donc compris l'importance qu'il y avait de sillonner notre territoire par des rubans métalliques; ils n'ont pas ménagé les stimulants pour assurer ainsi le maintien de notre vie économique, car ces divers réseaux ferroviaires ont contribué, dans une très grande mesure, à lancer notre province dans cette ère de prospérité que nous lui connaissons et dont nous sommes tous fiers.

DES STATISTIQUES

Je vous épargnerai la monotonie de la lecture de la statistique fédérale et celle de chaque province, concernant les divers subsides. En ce qui regarde notre province, l'on trouvera ces statistiques très détaillées, dans le rapport annuel du Ministre des Travaux publics et du Travail. Il en est aussi fait mention dans l'Annuaire Statistique que publie le Secrétariat provincial et qui est préparé sous la si habile direction d'un de nos membres, M. G.-E. Marquis.

Relativement à la statistique fédérale et à celle des autres provinces, on peut consulter celle qui est publiée par le Bureau fédéral de la Statistique concernant les chemins de fer.

Donnons toutefois quelques chiffres attrayants et qui parlent par eux-mêmes.

En 1900, notre réseau canadien atteignait 17,657 milles, dont 3387. 11 milles dans Québec; en 1910, ce dernier chiffre montait à 4,178. 6, et en 1922, à 5,239. 73 milles. En 1919, pour tout le Canada, la longueur totale était de 39,384 milles.

Les chemins de fer, au Canada, en 1919, employaient 173,728 hommes; les cantonniers et poseurs de rails entraient à eux seuls, sur ce nombre, pour 24,776 hommes. Il est payé en salaire, pour ces employés, \$233,323,074.31. La main d'œuvre est répartie en 65 catégories. Pour les tramways électriques, on emploie 16,940 hommes et l'on paie, en salaire, \$20,211,576.46.

LÉGISLATION GÉNÉRALE

La construction et l'exploitation des voies ferrées de cette province sont soumises à des lois générales qui leur sont propres. Le chemin de fer est sous la juridiction de la Commission des Chemins de fer du Canada, s'il s'agit, bien entendu, d'un chemin de fer à charte fédérale ou tombant sous la loi des chemins de fer du Canada de 1919, alors qu'Ottawa nous enlevait le contrôle de presque toutes nos voies ferrées.

Le chemin de fer est soumis à notre loi générale si la compagnie possède une charte de notre province; il tombe alors sous le contrôle de la Commission des Services Publics de Québec.

Les réseaux projetés ou exploités appartenant à des compagnies auxquelles des subventions ont été votées par des lois spéciales de notre province, sont soumises aux conditions de ces lois, et tombent sous notre juridiction.