

tions et la surveillance qui s'appliquent à eux devraient disparaître.

Il suffit de songer un instant au transport par navires sur les lacs pour se rendre compte des graves difficultés que l'on va rencontrer au sujet de cette mesure. Ceux d'entre nous qui sont plus ou moins patriarques se rappellent qu'il y a vingt ans de nombreuses résolutions ont été proposées à la Chambre des communes en vue de faire passer le transport par navires et sur les lacs sous le contrôle de la Commission des chemins de fer. Je ne me rappelle plus exactement les arguments qu'on a apportés pour ou contre ces propositions. Le très honorable sénateur d'Eganville (l'honorable M. Graham) doit se les mieux rappeler; en une ou deux occasions au moins, il a pris la parole au nom du gouvernement de l'époque pour s'opposer au projet. L'évolution des transports sur les lacs et la modification apportée à la loi par rapport à la définition du cabotage ont peut-être créé un état de choses qui rendrait la réglementation efficace. Je ne sais. Je pense toutefois que cette réglementation serait ardue.

Rappelons-nous que nos voies ferrées subissent toujours la concurrence, non seulement de notre cabotage, mais aussi de celui des Américains. La loi de la marine marchande, qui doit procurer à nos armateurs des avantages dont ne jouiront pas les Américains, est-elle en vigueur, du moins l'est-elle entièrement? Je l'ignore. Aucun navire canadien ne peut naviguer entre deux ports américains, malgré toutes les précautions pour masquer le caractère commercial du voyage; mais les navires américains ont toujours pu faire la concurrence la plus libre à nos bateaux sur les lacs.

Une certaine région du pays réclamera les avantages qui résultent de cette concurrence, qu'elle soit loyale ou non; elle verra d'un mauvais œil les mesures destinées à restreindre cette concurrence, dont l'intensité lui était si favorable. En outre, si l'on peut établir des tarifs réguliers et subordonnés à l'approbation de la Commission pour le transport des marchandises par voies ferrée, il est difficile d'agir ainsi dans le cas des transports par eau, où le prix de transport fait l'objet de négociations d'heure en heure, presque de minute en minute, et dépend de la cargaison de retour ou de bien d'autres considérations en dehors des frais de voiturage.

Le Comité songera à tout cela, quand il examinera le projet de loi. J'espère, comme la plupart de mes collègues sans doute, que les dispositions du projet de loi seront opérantes et qu'elles tendront à mettre les diverses entreprises sur un pied d'égalité. En vue de permettre aux voies ferrées de mieux soutenir la concurrence de leurs rivales, peut-être se

produira-t-il une période durant laquelle on interviendra moins dans la réglementation des transports par chemin de fer.

Pour ce qui est de la concurrence des véhicules automobiles, auxquels on cherche aussi à appliquer les dispositions de ce projet de loi, je suis tout à fait en faveur d'une certaine réglementation. Il est vrai qu'en cherchant à établir des règlements concernant les permis pour les véhicules à marchandises ou à voyageurs, et à réglementer les tarifs et les conditions de transport pour ces véhicules, ce projet de loi est censé ne s'appliquer que lorsque ces véhicules servent dans le commerce interprovincial et sur une route fédérale, c'est-à-dire une route qui appartient bien à l'Etat, qu'elle se trouve dans les limites d'une province ou en dehors. Dans ce domaine il n'y a pas de doute que le gouvernement fédéral peut intervenir, mais, étant donné qu'il doit s'en tenir rigoureusement à ses prérogatives constitutionnelles, je doute fort que ce projet de loi puisse réglementer d'une manière efficace la concurrence des véhicules automobiles. Après tout, le gros du transport par véhicules automobiles se fait dans les limites d'une province, non entre deux provinces, et, bien que le trafic dans les limites d'une province ne soit pas réglementé, il devrait peut-être l'être. En cherchant à réglementer cette très modeste partie du trafic qui circule d'une province à une autre ou d'une province quelconque à l'extérieur du Canada on n'accomplirait rien de bien important. Cette dernière catégorie est réellement de la compétence du Dominion.

En ce qui concerne le transport par air je ne vois pas comment au point de vue national nous pourrions établir une mesure de surveillance. Le transport par air est interprovincial et international, et, si le jugement rendu dans la cause relative à l'aviation vaut encore pour notre pays,—comme je l'espère sincèrement,—cette question est du ressort des autorités fédérales.

J'ai lu divers articles de ce bill ainsi que la brillante présentation qu'en a faite le leader du Gouvernement. Je suis prêt à faire ma part de travail en comité, et cette Chambre et le Gouvernement peuvent être assurés que j'entreprendrai l'étude de cette mesure dans un esprit sympathique. J'éprouve certaines craintes.

L'honorable WILLIAM DUFF: Honorables sénateurs, bien qu'on nous ait laissé entendre hier qu'avant de nous réunir aujourd'hui nous aurions l'occasion d'étudier ce bill B, intitulé "loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles", je ne me

Le très hon. M. MEIGHEN.