

d'exploitation, les taxes, etc., il restait pour intérêts et dividendes \$11,164,035.53 en 1919, et \$5,692,300.74 pour 1920.

Ces montants prévoyaient les intérêts et frais fixes suivants: obligations perpétuelles du Grand-Tronc 4 pour 100 et 5 pour 100; intérêts sur toutes les obligations hypothécaires du Grand-Tronc; intérêts sur toutes les obligations hypothécaires du Grand-Tronc Western; intérêts sur toutes les obligations hypothécaires du Central Vermont; intérêts sur tous les billets garantis du Grand-Tronc; intérêts sur les billets émis en paiement du matériel des trois compagnies; intérêts sur les actions garanties, premières, secondes et troisièmes actions privilégiées.

En 1919, la compagnie a pu, à même les montants énumérés ci-dessus, faire face à l'intérêt sur ses frais fixes, mais non sur le capital-actions qui comprend les actions garanties 4 p. 100, ni des actions privilégiées de première, seconde et troisième catégorie ou des actions ordinaires. En 1920, il manque à la compagnie \$6,563,091.33 pour payer l'intérêt sur ses frais fixes. Cependant, en toute justice pour la direction du Grand-Tronc, je dois ajouter qu'elle a dû payer \$3,635,000 à ses employés pour ar-rérages de salaires, et cela entre mai et septembre, alors que les tarifs n'avaient pas été relevés.

En présentant cet état, néanmoins, on ne doit pas oublier que je ne fais pas entrer en ligne de compte la perte de \$19,817,873 sur le Grand-Tronc-Pacifique, ligne subsidiaire du Grand-Tronc dont la compagnie du Grand-Tronc est responsable, montant assez élevé pour faire disparaître en aucun temps l'excédent de profits qui figurent à cet état. Plus tard, au cours de cette session, je compte avoir de la direction des renseignements supplémentaires qui me permettront de donner plus de détails.

Quel est le meilleur moyen d'améliorer la situation? Je suis prêt à accepter, que dis-je, je demande l'avis de tous et chacun des membres de la Chambre ou de quiconque peut me donner un bon conseil. Notre système actuel d'administration par une commission complètement dégagée de toute influence du ministre, de tout ministère et du Gouvernement, est celui que l'opinion publique a demandé et ce sera le meilleur pour tous si nous pouvons le mettre en pratique et faire réussir les chemins de fer. La presse et le public critiquent beaucoup notre système d'exploitation de chemins de fer et cela à juste titre. Malgré l'aspect très sombre que je viens de faire voir, je

crois encore fermement à l'ultime succès de nos chemins de fer nationaux. Mais, comme pour toutes les institutions de ce genre, le succès dépend de la direction. La question a trop d'importance pour qu'on la transforme en tremplin politique. Puis-je demander à la Chambre de la discuter sous son aspect le plus large plutôt que de s'attacher à des détails insignifiants? Discutons franchement, au contraire, toute notre politique de chemins de fer. La solution du problème demandera la coopération de la direction et des employés. Leurs intérêts sont identiques, non seulement comme employés ou ouvriers de la ligne; mais aussi comme citoyens canadiens et je crois que si la direction et les employés se rencontrent et discutent le problème des chemins de fer, ils pourront le régler d'une manière qui entretiendra les bonnes relations qui ont existé jusqu'ici entre eux. Si on n'agit pas immédiatement, non seulement pour réduire les pertes qui se répètent chaque année, mais aussi pour mettre la compagnie en position de pouvoir réduire ses tarifs de transport, je suis convaincu que le progrès futur de nos chemins de fer sera sérieusement compromis. Nos chemins de fer ont été construits pour développer nos ressources naturelles, établir le pays et relier l'Est à l'Ouest par un commerce interprovincial. On a fait beaucoup dans ce sens et l'on ne doit pas s'arrêter. Dans la province d'Ontario nous avons depuis des années demandé et utilisé le bois abattu et manufacturé en Colombie-Anglaise. Ce commerce est aujourd'hui absolument suspendu à cause des tarifs trop élevés et cela fait tort à la Colombie-Anglaise comme à l'Ontario et au pays tout entier. La Colombie-Anglaise veut trouver des débouchés dans les provinces de l'Ouest et même celles de l'Est pour écouler ses produits. Il est impossible à la Colombie-Anglaise de prospérer et d'expédier ses fruits et son bois aux taux actuels du transport. Les provinces de l'Ouest doivent vivre des produits du sol. Elles ne peuvent expédier leur blé et leurs autres produits agricoles si ces taux élevés de transport persistent indéfiniment et, de la même manière, les articles qui sont fabriqués dans l'Est et qui sont nécessaires aux gens de l'Ouest et de la Colombie-Anglaise, ne peuvent être expédiés aux provinces de l'Ouest avec ces taux onéreux. Et si la production et la fabrication des produits et des articles qui améliorent notre situation financière sont arrêtées, cela ne signifie-t-il pas que le développement de notre pays sera paralysé jusqu'au moment où nous pourrions produire et fabriquer dans