

est une des conséquences de la guerre. Tous les pays du monde ont dû se porter à l'aide de leurs chemins de fer durant la guerre. Nous avons dû faire la même chose et je suis certain que sans l'aide considérable que le Gouvernement a donnée durant l'époque critique de la guerre, nos chemins de fer auraient été dans une situation telle qu'il nous aurait été impossible de faire les transports nécessaires et cela aurait pu déterminer l'effondrement de tout notre service de chemin de fer.

Qu'on me permette de donner un bref aperçu de la situation générale des chemins de fer aux Etats-Unis. D'après le rapport de la commission du commerce entre les états, les recettes d'exploitation se sont élevées en 1920 à un total de \$6,225,000,000, soit \$1,041,000,000 de plus qu'en 1919, ce qui ne s'est jamais vu dans l'histoire des chemins de fer américains. Toutefois, les frais d'exploitation ont absorbé une somme de \$5,826,197,000, soit \$1,406,000,000 de plus qu'en 1919. Les recettes nettes n'ont donné que \$62,264,421, tandis que la moyenne des trois années antérieures à la guerre avait été de \$900,000,000. Ce chiffre est inférieur à celui que les réseaux devraient rapporter dans un mois pour pouvoir payer l'intérêt de 6 p. 100 que la loi des transports aux Etats-Unis prescrit comme étant un rapport raisonnable; il ne représente même pas un quart des différentes taxes payables par les chemins de fer et revient presque exactement à 1 p. 100 du chiffre total d'affaires de l'année, alors que les chemins de fer ont transporté beaucoup plus de marchandises et de voyageurs que jamais auparavant. Les \$62,000,000 de recettes nettes proviennent de la moitié environ des chemins de fer considérées de première classe; l'autre moitié enregistre des déficits. Il a fallu que le gouvernement des Etats-Unis vienne au secours de ces chemins de fer en garantissant \$600,000,000 pour les six mois suivant le retour des chemins de fer à leurs propriétaires. Sur cette somme on a déjà pris environ \$200,000,000 pour payer les suppléments de salaires accordés par la commission de la main-d'œuvre des chemins de fer. Pour sauver plusieurs de ces chemins de fer de la banqueroute, il a fallu que le Congrès adopte une loi spéciale, autorisant des paiements partiels jusqu'au règlement de la garantie.

En Angleterre, les prix de transport pour les voyageurs ont subi une hausse de 75 p. 100 depuis la guerre et les prix de transport des marchandises indiquaient, à la date du 1er septembre dernier, une aug-

[L'hon. M. Reid.]

mentation de 112 p. 100. Le prix des matériaux a augmenté de 220 p. 100 et les salaires 250 p. 100. Il est question d'augmenter encore les prix de transport. Dans l'espace de vingt mois, le gouvernement a dû fournir une garantie d'environ 350 millions et les réclamations des chemins de fer pour usure extraordinaire et remplacement s'élèvent à 750 millions, ce qui veut dire que le gouvernement britannique est menacé d'une perte d'un milliard de dollars.

Je crois avoir démontré que le résultat des opérations de nos chemins de fer nationaux n'a pas été pis qu'outre-mer. Mais cela ne veut pas dire que nous ne devons pas prendre des mesures pour essayer d'éviter ces pertes. A l'heure actuelle, voici quels sont nos charges fixes et permanentes.

Intérêts sur la dette publique (y compris le fonds d'amortissement)	\$142,800,000
Pensions	31,816,000
Dépenses fixes pour l'administration des affaires du Gouvernement environ	127,000,000
Total approximatif	\$301,616,000

Cela ne comprend pas les travaux publics, les dépenses se rapportant à la restauration civile des anciens soldats, au placement agricole des anciens combattants et beaucoup d'autres frais auxquels il faut pourvoir. Cela veut dire que pendant bien des années il faudra des impôts très élevés et il serait réellement très grave d'y ajouter 50 ou 70 millions de dollars par année pour défrayer l'exploitation des chemins de fer. A ce sujet, je dois admettre franchement que je ne vois guère comment on peut diminuer sensiblement d'ici à quelques années le déficit du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental, mais on peut certainement réduire graduellement les pertes des autres parties du réseau national.

LE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC

Les députés devraient avoir un état détaillé des opérations du chemin de fer du Grand-Tronc. Je parle du chemin de fer dont l'Etat est en train de se porter acquéreur et dont une commission d'arbitres est en train de fixer l'estimation. Je n'ai pas encore pu me procurer le dernier rapport annuel, le personnel de la compagnie étant très occupé avec cette question d'arbitrage. Il m'a fallu envoyer un de nos experts en comptabilité pour examiner les livres de la compagnie et dresser un état des opérations de 1919 et 1920. Notre comptable m'a donné le rapport suivant comme étant à peu près exact. Après avoir déduit les frais