

Le principal endroit pour l'expédition de marchandises est Hawker-Junction. Un embranchement se rend de cet endroit vers Michipicoten, sur le lac Supérieur, où l'on transporte le fer, le bois à pâte etc., qu'on charge à bord de navires qui sillonnent les lacs. J'ai été surpris de constater qu'à partir du Sault Sainte-Marie jusqu'à 20 milles du Pacifique-Canadien, à Franz, l'*Algoma Central* traverse des massifs de bois dur, d'érable et de bouleau. On m'assure qu'à l'automne, quand les arbres se parent de nouvelles couleurs, le spectacle y est magnifique. En passant par là, on se croirait dans une Colombie-Britannique en miniature. Tantôt on gravit un sommet de montagne, tantôt on descend un ravin où coule un superbe ruisseau. J'ai demandé qui était propriétaire de l'*Algoma Central*; on m'a répondu que les employés en possédaient au moins la majeure partie. Aussi ils ne se sont pas mis en grève.

Je désire mentionner un fait que m'a rapporté un de mes collègues, dont je crois devoir taire le nom. L'exploitation de son entreprise lui demandait une mise de fonds considérable. Ayant éprouvé beaucoup d'ennuis par suite des demandes de majoration de salaire et de réduction des heures de travail, il fit aux ouvriers la proposition suivante: versez-moi le montant de la dépréciation de l'outillage, plus un intérêt de 4 p. 100 à l'égard de mon placement, et vous pouvez diriger l'usine à votre guise et garder les bénéfices qu'elle vous vaudra. Et je vous promets de bonnes recettes, car vous travaillerez deux fois plus ferme alors qu'aujourd'hui. Ils ont reconnu que si l'usine leur appartenait ils abattraient deux fois plus de besogne, mais j'ignore s'ils ont accepté sa proposition.

Voici maintenant la solution que je propose au problème ferroviaire. Depuis des années nous sommes aux prises avec le National-Canadien, devenu une troisième division de l'administration, un troisième parti, pour ainsi dire. Tant que durera cet état de choses, les exigences des employés ne feront que croître et nous aurons toujours à combler des déficits: Ces fines mouches, ces agitateurs et certains grévistes soutiennent que les sociétés pourraient, sans augmenter le tarif-marchandises, majorer les salaires et réduire les heures de travail. Ma proposition vise surtout le National-Canadien mais je pense qu'elle serait également acceptable au Pacifique-Canadien si l'on pouvait garantir aux actionnaires un léger bénéfice à l'égard de leur placement. Il s'agirait simplement de remettre les chemins de fer aux mains des employés. De la sorte, les ouvriers besogneraient deux fois plus et ne se montreraient pas si exigeants à l'égard des locomotives diesels. Le National-Canadien

ayant acquis sept nouveaux diesels, les syndicats ont insisté pour que l'équipe chargée de chacun d'eux comprenne un chauffeur qui n'aurait d'autre fonction que celle de toucher son salaire. Voilà une réclamation qui disparaîtrait, les recettes des chemins de fer fussent-elles revenir aux employés.

A noter que l'absence de courtoisie semble être la caractéristique des employés qui sont de service sur les trains du National-Canadien. Nombre de sénateurs et d'autres personnes dans tout le pays ont fait, à cet égard, les mêmes constatations que moi. L'attitude des employés envers les voyageurs semble être celle-ci: puisque la ligne vous appartient, vous devez l'emprunter quel que soit le service qu'on vous y offre. Vous ne devez accorder votre clientèle à aucune autre ligne. On ne rencontre rien de tel sur les wagons du Pacifique-Canadien. Lors d'un voyage récent, j'ai constaté avec plaisir la cordialité des relations entre voyageurs et employés. Le personnel du train aidait aux voyageurs à monter et à descendre du train aux gares avec leurs colis et leurs malles, et s'efforçait de leur rendre service de diverses façons.

J'ai lu l'autre jour une dépêche de Birmingham, en Angleterre, intitulée: rien ne remplace le travail ardu. Avant d'en donner lecture, je tiens à assurer à mon collègue de Prince (l'honorable M. Barbour) que l'homme de l'Île du Prince-Édouard qui m'a aidé sur la ferme pendant quatre ans avait appris à travailler. Voici ce que dit la dépêche:

Deux éducateurs anglais ont formulé hier l'avis que l'industrie britannique s'en tirerait beaucoup mieux si elle choisissait ses directeurs parmi les ouvriers d'usines plutôt que parmi les familles huppées.

C'est en s'appliquant à une tâche qu'on l'apprend et non pas en regardant faire les autres. Les bonnes manières ne remplacent pas la sueur ni les manches relevées. Voilà l'avis qu'ils ont tous deux exposé dans un ouvrage présenté conjointement à la *British Association for the Advancement of Science*.

Ces éducateurs sont D. H. Bramley, directeur de l'école d'administration industrielle du *Birmingham Central Technical College*, et A. M. B. Rule, de l'école commerciale de Birmingham.

Maintes sociétés industrielles en Angleterre choisissent leurs directeurs parmi les employés de bureau, tandis que les ouvriers ne peuvent aspirer à d'autres fonctions que celle de contre-maître.

Ces méthodes, qui nous ont servi assez bien par le passé, nous desserviront à l'avenir, affirment MM. Bramley et Rule, si l'Angleterre doit conserver son rang de grande puissance et maintenir son niveau de vie habituel.

Peut-être.

Honorables sénateurs, comme je ne terminerai pas mes observations avant 1 heure,