

tions cessèrent, les difficultés disparurent et les deux réseaux ont épargné des sommes considérables d'argent. Nous avons eu des avalanches de protestations et nous avons eu l'audition de nombreuses requêtes ou plaintes au sujet des trains suspendus mais nous avons sauvé de l'argent. Mais ce qu'il y a d'amusant c'est de voir ce qui advint dans la suite. Dès que cette période fut traversée et que je n'avais plus d'autorité à exercer sur les chemins de fer et de sauver de l'argent au pays, les trains qui avaient été suspendus ont été rétablis et je crois qu'il y en a aujourd'hui un plus grand nombre que dans ce temps-là.

L'hon. M. GRAHAM: Pendant la guerre est-ce que votre commission n'avait pas l'autorité de faire prendre au trafic la route la plus courte?

Sir HENRY DRAYTON: Voici comment la chose est arrivée. Au temps de la menace des sous-marins outre-mer une importante délégation représentant les compagnies de chemins de fer ou d'autres intérêts vint un jour à mon bureau pour me dire que la guerre serait terminée dans dix jours. Je leur répondis que cela était intéressant s'ils ne se trompaient pas. Ils ajoutèrent: "Nous ne savons pas si vous pourriez y faire quelque chose mais il n'y a actuellement en Angleterre que pour dix jours d'approvisionnements pour l'armée sur le continent et la semaine prochaine tous les ports américains du nord de l'Atlantique seront fermés, et nos compagnies canadiennes de chemins de fer ont déjà pris des contrats pour le transport de toutes les marchandises qu'il leur est possible de transporter. Et elles déclarent ne pas pouvoir s'engager à faire plus, "Eh bien, nous avons eu un peu de discussion de part et d'autre et voici ce que je leur ai dit: "Je vais vous dire ce que je vais faire. Si les compagnies de chemins de fer veulent se mettre complètement entre mes mains en tant que la question de juridiction est concernée et si vous, les fournisseurs, voulez nommer un représentant qui surveillera vos intérêts, avec qui je pourrai agir, je vais entreprendre la chose". Mon offre a été refusée mais le jour suivant ils revinrent pour l'accepter. Voici ce que cela comportait: Ce projet comportait le droit de me servir du matériel roulant de n'importe quelle compagnie de la manière que je jugeais la plus économique. Il comportait le droit de faire prendre au trafic la route la plus courte si je le jugeais à propos. Il comportait le droit de prendre le trafic d'une ligne et de le passer à une autre lorsque celle-ci pouvait s'en débarrasser plus vite. Il comportait le droit de construire des voies d'aiguillage pour le transfert du trafic dans le cas de nécessité, et autres choses de ce genre. De cette façon nous avons pu augmenter si je me rappelle bien les chiffres, le mouvement des marchandises en partance de St. John en particulier et aussi de Portland—il y a eu une augmentation encourageante à Portland—mais de St. John nous avons augmenté pendant cet hiver-là—et l'hiver a été rigoureux—le mouvement des marchandises dans la proportion de 60 p. 100. Et nous avons fait cela. Naturellement, voilà une situation qui ne peut pas se présenter en temps ordinaires. J'ai marché sur les pieds de tout le monde partout et il y a bien des gens qui même jusqu'à ce jour ne m'ont pas encore pardonné d'avoir marché sur leurs pieds.

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons eu une disette de charbon à Brockville. Par des moyens quelconques j'ai fait venir du charbon à Prescott par voie du Pacifique-Canadien, à une distance d'environ 12 milles. Ordinairement, ce charbon va de Prescott à Kempton, de là à Smith's Falls et de Smith's Falls à Brockville. Cela prend habituellement 10 jours environ, et je sais que quelqu'un leur a donné l'ordre de mettre ce charbon en mouvement sur la ligne du Grand-Tronc, ce qui comportait 12 milles seulement de remorquage et sauvait beaucoup de temps.

Sir HENRY DRAYTON: Je me rappelle qu'en 1916 les marchands de charbon d'Ottawa vinrent me voir pour me dire qu'ils n'avaient que pour trois jours de charbon et cela au beau milieu de l'hiver. J'ai acheté trois convois de charbon