

porter même le peu de marchandises qui leur étaient remises; ainsi les fabricants d'automobiles des Etats du centre ont dû transporter à New-York 80,000 voitures par leurs propres moyens, plutôt que de les confier aux services non satisfaisants des chemins de fer. Pour donner une idée de la situation, on me permettra de citer quelques-uns des témoignages entendus devant la commission du commerce entre Etats, au sujet des difficultés qui se présentèrent à l'administrateur des chemins de fer des Etats-Unis au cours de l'hiver 1917-18, lorsqu'il prit la direction des réseaux américains:

Ce fut le plus terrible hiver dans l'histoire des chemins de fer.

Je me trouvais à ce moment-là dans le sud et je sais personnellement combien l'hiver fut rigoureux.

Les difficultés étaient les suivantes:

Les besoins de la guerre—des milliers de soldats à transporter aux cantonnements, aux ports d'embarquement et retour.

L'épidémie d'influenza décimant les rangs du personnel; il y eut jusqu'à 18,000 employés malades à un moment donné seulement dans la Nouvelle-Angleterre.

La quantité la plus énorme de marchandises et de voyageurs qui se soit jamais vue dans l'histoire des chemins de fer.

Une insuffisance de charbon vraiment alarmante (248 mines arrêtées à cause du manque de wagons).

Terrible accumulation de marchandises (180,000 wagons chargés seulement sur les lignes de l'est).

L'engagement et l'apprentissage d'employés sans expérience.

Le chaos dans l'administration et le mauvais emploi des wagons, locomotives, etc.

La nécessité de payer des heures de travail additionnelles pour faire faire les réparations. Les douze mois d'augmentation de salaires ne correspondaient qu'à six mois d'augmentation des tarifs de transport.

L'impossibilité d'obtenir de nouveaux wagons et locomotives parce qu'on en avait besoin pour l'armée et aussi le manque d'employés à cause du recrutement.

En réserve pas une locomotive en état de servir (cependant, au commencement de l'hiver, il y en avait 1,000).

L'opposition plus ou moins forte des directeurs des sociétés à l'exploitation par l'Etat, de peur qu'elle ne devienne permanente.

La nécessité de transporter les marchandises et de faire les réparations à n'importe quel prix.

Aucune estimation complète des chemins de fer sur laquelle on puisse baser le tarif du transport et établir un budget.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député de York-Sud, quand on parcourt l'histoire des sociétés particulières de chemins de fer aux Etats-Unis, on doit admettre que l'initiative privée n'a pas été un succès. Je ne discuterai pas ce point aujourd'hui.

[M. Church.]

Les journaux ont beaucoup parlé de nos affaires de chemin de fer. Je tiens à attirer votre attention sur un article qui a paru récemment dans un des principaux journaux de l'Ontario; le représentant de ce journal à Ottawa en est l'auteur. Voici ce qu'il dit:

Quoi qu'aucun son ne sorte de la chambre hermétiquement close dans laquelle le gouvernement Gouin discute en secret sa politique des chemins de fer, la Bourse—le même prophète qui sut prédire un an d'avance l'arrivée de la grande guerre—murmure sans cesse: Il y a du nouveau dans le Canadien-Pacifique.

Le Pacifique-Canadien est actif. Nous avons la déclaration de l'honorable chef du Gouvernement disant qu'il veut essayer la nationalisation et l'honorable chef de l'opposition (M. Meighen) ainsi que l'honorable chef des progressistes (M. Crerar) se déclarent tous deux en faveur de l'exploitation publique des chemins de fer. Mais la compagnie du Pacifique-Canadien s'est activement intéressée à la question des transports et quand vous entendez le tic-tac de l'appareil enregistreur vous savez qu'il va se passer quelque chose au sujet de notre problème des chemins de fer. Ensuite, l'article dit:

La semaine dernière le capital-actions du C.P.R. a monté d'environ huit points. En même temps, le capital-actions du U.P., qui rapporte des dividendes de 10 p. 100 n'a monté que de trois points. Tout le monde en a cherché la raison. Certains journaux financiers américains ont suggéré la nationalisation et il est plus que probable qu'ils ont frappé juste.

Tout le monde sait maintenant que la question en jeu aux dernières élections était celle des chemins de fer, et il est plus que probable que ce sont eux qui ont gagné l'élection. Le marché de la Bourse prouve aussi que ces capitalistes se préparent à agir. Mais, que vont-ils faire? C'est une question dont les politiques comme les financiers cherchent la réponse.

Plus loin l'article dit:

Le C.P.R. a, plus d'une fois, fait des offres à l'ancien gouvernement. Ces propositions étaient dans le même ordre d'idées. Elles comprenaient toujours l'acquisition par le Gouvernement de tous les chemins de fer, à l'exception de l'ancien G.T.R. qui devait être remis à ses actionnaires, mais elles comprenaient le C.P.R. Et toujours ces propositions prévoyaient la direction de tout le réseau gouvernemental par le C.P.R.

Mais, naturellement, on devait s'occuper de soigner les actionnaires du C.P.R. On leur paye, comme il a été dit plus haut, 10 p. 100 sur leur capital-actions.

L'article dit encore:

La cause sacrée est sauvée.

Cent pour cent des libéraux sont en faveur de l'exploitation particulière. Quatre-vingt-quinze pour cent des conservateurs partagent cette opinion. Quatre-vingts pour cent des membres de l'U.F.O. sont en faveur du C.P.R., comme l'est le gouvernement Drury et comme les pro-