

dien, au nord du lac Supérieur. C'était l'époque où les chemins de fer commençaient à se servir de locomotives plus puissantes, afin d'essayer de leur faire remorquer des convois de marchandises plus longs. Cette fois-là, le personnel du train décida de faire comprendre à la direction du chemin de fer qu'il ne travaillerait pas à tirer tant de wagons de marchandises. Dans une montée, on brisa volontairement un accouplement. Le personnel du train avertit les autorités du chemin de fer que la moitié du convoi était laissée sur une voie d'évitement, puis il continua en vitesse avec le reste jusqu'au point divisionnaire suivant. Par bonheur, mes chevaux se trouvaient dans un wagon immédiatement après la locomotive. J'ai tempêté tant qu'on veut au sujet de ce qui s'est passé en cette circonstance. D'autres occasions m'ont d'ailleurs été fournies de protester. Je me souviens d'avoir acheté vingt-deux chevaux à Moose-Jaw. Le vendeur m'avait dit que les chevaux seraient très bien dans un seul wagon, parce qu'on ne les transporterait pas bien loin. Durant la nuit, le convoi s'est rendu de Moose-Jaw à Regina. De bonne heure le lendemain matin, je me suis rendu au bureau des marchandises où j'ai dit que je voulais faire descendre mes chevaux du fourgon, parce qu'ils allaient mourir si le convoi ne quittait pas bientôt Regina. Le préposé au dépôt de marchandises m'a dit que, vu le peu de temps que j'aurais à ma disposition, il me faudrait être bien habile si je voulais sortir les chevaux de leur wagon. Je les ai fait sortir et leur ai donné du foin; mais le préposé au dépôt de marchandises m'a dit qu'il me faudrait les faire entrer immédiatement dans leur wagon, parce que le convoi allait partir d'un moment à l'autre. Peu de temps après avoir quitté Regina, le mercure atteignait 90 degrés. Les chevaux sont restés dans cette chaleur torride jusqu'à 9 heures du soir. A notre arrivée à Saskatoon, le vendredi soir, j'ai voulu prendre des dispositions pour faire transporter les chevaux à Blaine-Lake, le lendemain. On me dit que le convoi de marchandises venait de partir et qu'il n'y en avait pas le samedi. Les employés de chemin de fer me dirent que j'aurais dû leur télégraphier. "Ce n'est pas moi qui dirige le chemin de fer, répondis-je. Je croyais qu'on vous mettait au courant des expéditions dont vous devez assurer le transport." J'aurais fort bien pu, cette fois-là, actionner le chemin de fer, parce que les chevaux qui, soit dit en passant, étaient tous gris pommelés, avaient les côtés brûlés noir.

Je constate que le premier ministre de la Saskatchewan a écrit un article dernièrement

où il condamne le traitement impitoyable infligé aux employés du Pacifique-Canadien. Bien que je n'aie pas à défendre cette société, je trouve qu'une telle critique n'a aucune raison d'être. Pour des motifs d'ordre politique, le premier ministre a dû unir sa province à six autres pour protester contre la hausse de tarifs-marchandises; mais je me plains des autres moyens qu'il a employés pour nuire aux sociétés de chemin de fer. Il a dépensé à pleines mains en vue d'aménager de larges routes parallèles aux lignes du National-Canadien, d'acheter et d'exploiter des autobus qui parcourent ces routes, d'ériger des gares pour autobus, et ainsi de suite. Je soutiens avec le sénateur de New-Westminster (l'honorable M. Reid) que le Sénat devrait étudier la question des chemins de fer. Je sais que nous l'avons déjà abordée, mais nous devrions revenir à la charge, car la situation est grave et il faudra y aviser avant longtemps. Comme certaines marchandises doivent être expédiées par train, nous devons nous assurer à ce qu'il en soit ainsi, pour que chacun ait son dû.

Lors de la dernière grève, les ouvriers ont baissé dans l'estime du public, et les voituriers sont mal-en-point. Je me trouvais à Québec en fin de semaine; on m'a déclaré que les compagnies ferroviaires ne pourraient recouvrer le commerce qu'ils ont perdu. Un homme qui avant la grève expédiait beaucoup de marchandises par rail, a constaté qu'un camionneur pouvait lui donner satisfaction; aussi a-t-il signé un contrat d'un an avec lui.

Je vais maintenant proposer un moyen de résoudre le problème que posent les chemins de fer. Notre collègue de Prince (l'honorable M. Barbour) s'est trompé en affirmant que lors de la grève toute circulation par rail s'est interrompue. L'*Algoma Central* a continué de fonctionner.

L'honorable M. McKeen: De même que le *Pacific Great Eastern*.

L'honorable M. Horner: Ainsi au moins deux sociétés ont continué de fonctionner. Les sénateurs qui n'ont jamais voyagé à bord de l'*Algoma Central* ont manqué un voyage intéressant. Je parle en connaissance de cause. Avant que le train ait parcouru 50 ou 60 milles, tous les voyageurs se trouvent comme en famille. Dans le wagon-restaurant on ne se soucie guère des nappes et des serviettes de table, mais la nourriture est excellente et bien servie. Tous les employés semblent se plaire à signaler la beauté des paysages, des lacs ou des montages, ainsi que les endroits où l'on pêche la truite et d'autre poisson. Mon voyage à bord de ce train est un des plus intéressants que j'aie jamais faits.