

marchandises pour une longueur de ligne donnée, et que le même personnel expédie un volume d'affaires beaucoup plus considérable.

Quand on sait que l'Etat de New-York a une population aussi considérable que celle de tout le Canada la situation nous apparaît de façon beaucoup plus claire. Lorsqu'on prétend que le salaire payé par le chemin de fer canadiens doit être aussi élevé que celui des chemins américains des parties avoisinantes des Etats-Unis, on oublie évidemment plusieurs choses. Mais, peu importe. Les chemins canadiens doivent payer autant que leurs voisins américains s'ils veulent garder à leur service les bons ouvriers. Toutefois, s'ils doivent augmenter les salaires de leurs hommes et le coût de leurs approvisionnements plus vite qu'ils ne peuvent augmenter leur trafic et leurs recettes, leur statut financier en est affaibli d'autant. On estime que pendant les dix années qui ont précédé 1910, le coût du travail sur les chemins de fer canadiens a augmenté de 30 pour cent, que celui des approvisionnements, du matériel, de l'outillage sans compter le bois de construction, a augmenté de 44 pour cent, et que le bois de construction a lui-même augmenté de 65 pour cent. Les compagnies ont pu se maintenir en dépensant des sommes considérables pour l'amélioration de leurs voies, de leur matériel et de leur outillage. Les voies ont été redressées et doublées, les niveaux corrigés et les voies munis de rails plus fortes. Les ponts ont été renforcés. La force des locomotives et la capacité des fourgons ont augmenté jusqu'au point où un convoi de marchandises a maintenant un tonnage qui est le double d'il y a vingt ans. Les actionnaires n'ont pas été les seuls à bénéficier du changement. Les taux ont été réduits de quelques fractions de cents la tonne par mille. Ceci peut paraître insignifiant à première vue, mais ce petit chiffre multiplié par les dizaines de millions de tonnes transportées par chaque mille, représente une épargne considérable pour ceux qui font transporter des marchandises. Les chemins, cependant, ne peuvent pas continuer indéfiniment à dépenser de l'argent à faire des améliorations, à augmenter les salaires et leurs frais d'exploitation et se maintenir en bonne condition financière s'ils ne peuvent pas en même temps augmenter leurs revenus dans une proportion qui se rapproche au moins des nouvelles charges qu'on leur impose. On a calculé que les concessions accordées par le bureau d'arbitrage aux employés de convois, concessions qui ont servi de base à ce qui a été accordé à d'autres branches de travail, ont porté de 43- à 54- pour cent des recettes totales le coût des salaires payés par les chemins de fer canadiens. Les hommes d'affaires comprendront quel effet ce changemnet va avoir sur le chiffre des profits. Une augmentation considérable dans le coût d'opération des chemins de fer ne peut pas être étudiée à l'exclusion de toute autre considération. Si les compagnies veulent faire face à leurs responsabilités, maintenir leur crédit et se tenir en mesure de répondre à de plus fortes exigences de la part de leur clientèle, il est indispensable qu'elles reçoivent davantage pour un service que leur coût plus cher. *Montreal Gazette*, 27 juin 1910.

Controlons nos Épargnes !

Protégeons nos Familles !

Défendons nos Institutions Nationales !

Trois buts que l'on atteint en s'enrôlant dans

L'UNION ST-JEAN BAPTISTE D'AMÉRIQUE

La plus sûre, la mieux organisée des sociétés de secours mutuels aux Etats-Unis.

LISEZ "L'UNION," organe officiel de la Société, le plus vigoureux des journaux franco-américains.

ADRESSE—L'UNION ST-JEAN BAPTISTE D'AMÉRIQUE, WOONSOCKET, R. I