

sources. Il y a un aspect de la question que je voudrais aborder et qui, je crois, intéresserait le comité. Cette question se rattache au sujet que vous étudiez. Je crois que l'organisation du service de placement du Canada a contribué quelque chose, si peu soit-il, à la solution du problème du chômage. Elle offre des occasions plus nombreuses et plus favorables que les agences privées ne pourraient fournir. Ses efforts sont marqués au coin d'intentions plus honnêtes que celles qui ont caractérisé les agences. L'on s'efforce plus à placer l'homme bien doué dans l'emploi qui lui convient le mieux. Il n'y a pas d'intrigue entre les bureaux de placement et le contremaître et le surintendant des travaux, de cette intrigue qui aboutissait à la corruption et à l'exploitation de l'ouvrier. Je ne crois pas que le pays en général se rende suffisamment compte du fait, qu'en ce qui concerne le fonctionnement des bureaux du service de placement du Canada, environ la moitié des personnes qui sont placées au cours de l'année—une moyenne de 420,000 placements par année sont effectués par les soixante-quatre bureaux de l'association—sont obligés de payer les frais de transport pour atteindre l'endroit où elles peuvent se procurer du travail. Il arrive ordinairement que plus de 200,000 personnes chaque année sont obligées de payer les frais de transport pour atteindre l'endroit où il y a du travail. Sur ce nombre, entre 35,000 et 40,000, soit environ 10 p. 100 de tous les individus que nous plaçons, parcourent un trajet qui coûte au delà de \$4 pour le voyage par chemin de fer, c'est-à-dire lorsque le trajet qu'ils ont à parcourir dépasse 116 milles. Voilà ce que cette organisation contribue pour résoudre le problème du chômage, en trouvant du travail à des endroits éloignés pour les individus qui sollicitent son appui. Les compagnies de chemins de fer nous accordent un tarif spécial de 2.7 cents le mille lorsque les frais de transport dépassent \$4. C'est une très précieuse contribution de la part de nos chemins de fer, laquelle représente un rabais d'environ vingt-cinq p. 100 sur le tarif régulier. Voilà un aspect du travail entrepris par le service de placement, qui n'est pas généralement connu.

M. Woodsworth:

Q. Les frais de transport s'élèvent aux trois quarts environ?—R. La réduction du tarif régulier est d'environ vingt-cinq p. 100. Elle facilite énormément le transport des ouvriers à des endroits éloignés.

M. Neill:

Q. Est-ce qu'il existe une coordination par l'entremise de votre département, ou existe-t-il quelque arrangement en ce sens entre les différents bureaux? Il y a un bureau à Vancouver et s'il arrivait que 400 hommes s'y rendaient pour demander du travail, et qu'on ne pouvait les placer. Est-ce qu'on leur répondrait simplement qu'on ne peut les placer, ou bien le bureau chercherait-il à savoir s'il y avait du travail, disons à Calgary?—R. Si l'on ne pouvait placer ces ouvriers immédiatement dans la localité, monsieur Neill, alors M. McVety, que vous connaissez sans doute, s'occuperait de répartir cette demande de travail parmi les bureaux de la Colombie britannique où il aurait raison de croire que les travailleurs pourraient être placés. Si, toutefois, il n'y avait pas de travail à ces endroits, ou si le surintendant provincial était d'avis que les occasions de travail ne se présenteraient pas, alors la commande serait envoyée à Ottawa et nous l'irradierions d'un bout à l'autre du pays.

Il serait peut-être intéressant pour vous d'apprendre que ces jours derniers nous étions sur le point de trouver de l'emploi à Anyox pour un individu domicilié à Halifax. Cependant, au moment où nous allions conclure cet arrangement, nous avons reçu une dépêche de Vancouver nous avisant qu'ils avaient trouvé un homme à Vancouver pour la situation en question, et il a fallu discontinuer nos démarches. Il s'agissait, naturellement, d'un cas extraordinaire.