

la déclaration que le ministre lui-même a faite en cette Chambre tout récemment, quand il a dit :

Nos chemins de fer ont été construits pour développer nos ressources naturelles, établir le pays et relier l'Est à l'Ouest par un commerce interprovincial. On a fait beaucoup dans ce sens et on ne doit pas s'arrêter. Laissez-moi vous citer un ou deux exemples de ce qu'accomplissent les taux élevés du fret. Dans la province d'Ontario nous avons depuis des années demandé et utilisé le bois abattu et manufacturé en Colombie-Anglaise. Ce commerce est aujourd'hui absolument suspendu à cause des tarifs trop élevés et cela fait tort à la Colombie-Anglaise comme à l'Ontario et au pays entier. La Colombie-Anglaise veut trouver des débouchés dans les provinces de l'Ouest et même celles de l'Est pour écouler ses produits. Il est impossible à la Colombie-Anglaise de prospérer et d'expédier ses fruits et son bois aux taux actuels de transport. Les provinces de l'Ouest doivent vivre des produits du sol. Elles ne peuvent expédier leur blé et leurs produits agricoles si ces taux élevés de transport persistent indéfiniment; et, pareillement, les articles qui sont fabriqués dans l'Est et qui sont nécessaires aux gens de l'Ouest et de la Colombie-Anglaise ne peuvent être expédiés aux provinces de l'Ouest avec ces taux onéreux.

Monsieur le président, cela justifie l'avertissement que j'ai donné il y a plus d'un an au sujet du relèvement des tarifs-marchandises. Je conseillais alors au ministre d'insister auprès de la commission des chemins de fer pour qu'elle trouvât d'autres moyens de venir en aide aux voies ferrées, par exemple, en réalisant de plus grandes économies dans l'administration. J'ai aussi cité la proposition du député de Québec-Est, que je regrette de ne pas voir ici ce soir, d'avoir sur le conseil d'administration des chemins de fer nationaux un représentant des ouvriers, vu que celui-ci serait en état d'obtenir un travail plus efficace. Nous avons entendu beaucoup de plaintes concernant les salaires élevés des employés de chemins de fer; cependant, je ne veux pas dire qu'ils sont trop élevés, et je crois volontiers que les cas de rémunération excessive qu'on a cités sont purement accidentels et ne représentent pas les salaires moyens. Je suis persuadé que les employés du réseau de l'Etat sont, à tout prendre, aussi honnêtes et aussi capables que leurs camarades des chemins de fer exploités par l'initiative privée. Ces jours derniers encore, le président de la compagnie du Pacifique-Canadien, à la réunion annuelle à Montréal, offrait ses remerciements aux fonctionnaires et aux employés du chemin qui, disait-il avaient rendu les plus grands services. Avant qu'une autre année s'écoule, j'espère que les directeurs de nos chemins de fer seront en état de rendre le même témoignage aux employés.

Le relèvement des tarifs-marchandises a certainement contribué à la crise actuelle et au chômage forcé. On dit que ce relèvement était nécessaire pour détruire l'effet des salaires plus élevés établis par la sentence arbitrale McAdoo; cependant, je déclare que le relèvement des tarifs-marchandises n'a contribué en rien à améliorer la situation des voies ferrées simplement à cause de la diminution du trafic qui en a été la conséquence. Le commerce de bois des Provinces maritimes a été paralysé et nos chantiers sont remplis de bois qui attend qu'on le transporte par eau, ce qui veut dire que les chemins de fer ont perdu ce trafic. Le retard apporté au transport a aussi causé de grandes pertes aux Provinces maritimes, car les opérations ont diminué, le commerce a fléchi, le trafic des chemins de fer s'est amoindri et, en conséquence, il y a eu moins d'ouvrage et un nombre croissant de sans-travail. Le même état de choses règne dans l'Ouest, comme en fait foi la déclaration du ministre des Chemins de fer que je viens de citer, et dans le cœur du Canada, les affaires s'en sont ressenties dans la même mesure. Les voies ferrées ont donc perdu un trafic qui aurait amplement compensé l'augmentation des salaires.

Nous devons envisager l'avenir afin de voir ce qu'il y a à faire pour effectuer une amélioration, et si je ne pouvais émettre qu'une idée utile, je m'y croirais tenu en ma qualité de représentant au Parlement, non seulement dans l'intérêt de mes commettants; mais aussi pour le bien du pays en général, car l'ensemble des intérêts régionaux constitue l'intérêt national. C'est aux voies ferrées de transporter la marchandise qu'elles reçoivent en différentes parties du pays, d'aider au développement de toutes nos ressources naturelles et de répandre au loin tous les produits qu'on en tire. Ce n'est pas par la dissémination à l'est et à l'ouest, au nord et au sud, de nos produits et de nos denrées que le commerce pourra prendre son essor et que les chemins de fer seront mis en mesure de gagner assez pour payer les frais d'exploitation. Je ne suis pas seul à prétendre que les tarifs-marchandises devraient être réduits; c'est là une question qui préoccupe avant tout les habitants des Etats-Unis, surtout les gens des classes agricoles. Bien qu'il existe des divergences d'opinions quant aux meilleurs moyens d'assurer à l'avenir la prospérité de leurs chemins de fer, nos voisins sont d'accord lorsqu'il s'agit des tarifs-marchandises, et ils déclarent que la réduction des tarifs causerait un accrois-