

teurs du comté de York sont obligés de déboursier \$5 de plus pour chaque tonne de combustible qu'ils achètent. J'ai fait partie du conseil de direction de la "Consumer's Gas Company", de Toronto, à titre de représentant de la municipalité; or, cette compagnie est obligée de déboursier \$1,500,000 de plus par année du seul fait de l'augmentation des tarifs de transport. Elle est forcée de consacrer toutes les sommes qu'elle encaisse afin de faire face aux nouvelles obligations que représentent l'augmentation des tarifs de transport, du prix de la main-d'œuvre, le taux du change ainsi que l'augmentation du prix de la houille. Le gaz était à très bon marché à Toronto; cependant, il est facile de se rendre compte de la hausse qui s'est produite quand le prix du combustible est passé de \$3.20 à \$10, \$12, \$13 et 14 dollars la tonne. La différence dans le taux du change représente donc un débours supplémentaire de \$250,000 tandis que l'augmentation du tarif de transport constitue une autre dépense de \$1,500,000 pour la compagnie. Le prix du gaz a donc été augmenté à deux différentes reprises et les classes ouvrières ont eu à souffrir d'un pareil état de choses.

Je tiens aussi à faire voir de quelle façon les tarifs de transport atteignent le cultivateur sous un autre rapport.

J'ai sous la main, en ce moment, un rapport publié par une banque qui avance des sommes considérables sous forme d'emprunts au gouvernement canadien, aux gouvernements des provinces et aux municipalités; je veux parler de la "National City Bank of New York". Cette institution financière est l'une des plus puissantes non seulement du continent américain mais du monde entier. Or, la "City Bank of New York" publie chaque mois un aperçu où l'on déprécie la situation économique, tant du Canada que des Etats-Unis. Le rapport en question discute les prix élevés des matériaux de construction et de quelle façon les tarifs de transport excessifs paralysent l'industrie de la construction. Le rapport fait également allusion à l'industrie du fer et l'on affirme que la difficulté d'obtenir des matériaux d'acier pour les fins de la construction est due en grande partie aux tarifs de transport élevés et à la hausse des prix de la houille. Le problème du combustible, tous les marchands de charbon l'avouent franchement, est intimement lié à celui du transport. Donnez une solution au problème du transport et vous serez en mesure de faire baisser ipso facto le prix du combustible. Un bon nombre de mines dans les districts miniers

[M. Church.]

ont été forcées de suspendre leurs opérations pendant et après la guerre à cause de la rareté des wagons et des difficultés qu'elles éprouvaient à faire transporter la houille jusqu'aux centres de consommation. Appréciant de quelle manière les tarifs de transport influent directement sur l'industrie du bâtiment et les cultivateurs, cette revue financière fait les observations qui suivent:

Au fur et à mesure que la liquidation s'accroissait dans les différentes industries, elle a eu pour effet de faire ressortir avec plus de netteté la marge de frais absolument disproportionnée que représentaient les tarifs de transport en vigueur. Une enquête a révélé que le prix de revient d'une tonne de fer en gueuse qui s'élevait, le 1er janvier 1913, dans la vallée Mahoning, à environ 27 pour 100 du prix de vente, est aujourd'hui d'environ 58 pour 100. On estime que les frais de groupement sont de \$4.80 à \$10.55 dans les deux périodes et les prix de vente, respectivement de \$18.25 et \$16.45. Maintenant que le coût de la main-d'œuvre se sont affaiblis de 40 à 50 pour 100, de leur maximum, que les méthodes d'exploitation ont reconquis en grande partie leur efficacité sans compter les autres économies que les industriels ont été forcés de réaliser, le problème de la hausse des tarifs de transport est appelé à jouer un rôle prépondérant quant à la fixation des prix à l'avenir.

Un peu plus loin, le rapport ajoute:

Une diminution substantielle des tarifs de transport est l'unique planche de salut à laquelle puisse se raccrocher l'industrie agricole. Du premier au dernier, nous sommes tous occupés à produire en vue d'alimenter les chemins de fer, qui se bornent purement et simplement à percevoir des travailleurs non organisés des sommes destinées à être remises aux ouvriers organisés. Ces derniers sont toujours prêts à punir les politiciens qui refusent de se plier à leurs dictées, mais nous, les cultivateurs, ne faisons rien de tel.

Cependant, les cultivateurs ont eu recours à ce moyen au Canada. L'honorable député de York-Sud (M. Maclean) a fait allusion à ce que les Etats-Unis ont accompli relativement à l'électrification des chemins de fer.

Le chemin de fer New-York Central a réalisé de fortes économies de ce chef grâce aux quantités de charbon qu'il a épargnées. Nous pouvons dire la même chose du chemin de fer London and Port Stanley, dans la province d'Ontario, ainsi que du chemin de fer de Milwaukee, Chicago et Saint-Paul qui dessert les Etats de l'Ouest américain. Je ne partage pas, toutefois, l'opinion de mon honorable ami de York, à savoir que la province d'Ontario a un million de chevaux-vapeur en disponibilité à l'heure qu'il est. L'hydro-électrique a des contrats pour toute l'énergie électrique que fournissent les chutes de la Chippawa et l'on éprouve déjà des difficultés à fournir la force motrice néces-