

102

HN  
31  
E34  
U.102  
1922

## La question des chemins de fer



*A question des chemins de fer est sans contredit l'une des plus importantes de celles qui s'imposent à l'attention des gouvernants du Canada. Les déficits considérables que l'administration de notre réseau national voit s'accumuler chaque année augmentent notre dette et paralysent le développement de notre pays. Il faut donc trouver au plus tôt la solution d'un problème qui devient de plus en plus menaçant. Pour éclairer cette question si peu connue du public canadien, nous avons cru qu'il serait utile de grouper ici divers documents qui permettront d'en mieux saisir les données et les solutions possibles. Un premier article nous fera connaître ce que l'on a fait en France dans une situation analogue à la nôtre; un second exprime une opinion française sur les chemins de fer du Canada; en troisième lieu viendra l'exposé de notre situation ferroviaire par le ministre des chemins de fer à Ottawa, l'honorable M. Kennedy.*

## Les chemins de fer en France <sup>1</sup>

---

Parmi les problèmes que l'après-guerre présente à nos études, l'un des plus importants est celui de la réorganisation des chemins de fer. C'est en effet une banalité que de dire que *le rail* est aussi indispensable à la vie économique des États modernes que les veines et les artères le sont à notre propre corps.

Or la guerre a laissé nos réseaux ferrés dans un état précaire, non pas que les accidents y soient plus nombreux aujourd'hui qu'hier, et que les trains y fonctionnent plus mal, mais parce que, à la date du 1er janvier 1921, les six grands réseaux français avaient plus de cinq milliards de déficit, et que, dans l'état actuel de notre législation, cette dette ne semblait devoir être amortie que dans un avenir problématique.

Une réforme, à la fois administrative et financière, était donc indispensable. Aujourd'hui cette réforme est un fait acquis: des conventions ont été passées au mois de juin 1921 entre l'État et les compagnies, et une loi, sanctionnant ces conventions et applicable à dater du 1er janvier 1922, a été votée le 29 octobre dernier.

L'étude de ce nouveau statut peut être envisagée sous trois faces:

*Rapports de l'État avec les compagnies;*

*Rapports des compagnies avec leur personnel;*

*Rapports des compagnies avec les usagers.*

---

1. Article publié par M. P. RIMBAULT dans les *Annales de la jeunesse catholique* Paris, 5 février 1922.

Nous laisserons de côté ce dernier aspect de la question et nous nous contenterons de résumer les droits et les obligations respectifs de l'État, des compagnies et du personnel.

\*\*\*

Il y a tout d'abord un principe qu'il ne faut pas oublier si nous voulons comprendre cette question, c'est que les chemins de fer français constituent à la fois une *gestion d'État* et une *entreprise privée*.

Le régime de la *concession* — qui est le régime adopté — convient parfaitement à cette double modalité en apparence contradictoire.

*Gestion d'État*, le chemin de fer doit l'être puisqu'il assure un service public que la défense nationale grève parfois de lourdes servitudes. *Entreprise privée*, il le sera également, car pour donner son plein rendement il devra utiliser les méthodes industrielles modernes et faire appel aux disponibilités des capitalistes, donc se constituer des bénéfécés.

Ainsi d'une part, l'État — en fait le ministre des travaux publics — contrôlera les compagnies, approuvera leurs travaux, homologuera leurs tarifs, vérifiera leurs comptes et prononcera au besoin contre elles les peines de déchéance, de séquestre et de rachat.

D'autre part, les compagnies se constitueront en sociétés anonymes autonomes, exerçant un monopole de fait mais non de droit, et liées à l'État par un contrat de concession d'une durée totale de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Ce système fonctionnait intégralement sous le régime des conventions de 1883 qui constituaient le statut légal avant 1922. Mais il manquait un rouage important à cette machine, un *rouage de solidarité* entre les

réseaux. L'autonomie des compagnies était en effet absolue, aussi chaque réseau se désintéressait-il complètement du réseau voisin, les tarifs de petite vitesse et le matériel différaient d'une compagnie à l'autre, enfin il y avait des compagnies riches et des compagnies pauvres. La guerre avait fait ressortir les inconvénients de ces inégalités; il était donc nécessaire, tant au point de vue financier qu'au point de vue administratif, d'équilibrer la situation de ces sociétés qui, bien qu'assurant un même service public, faisaient dans la pratique cavaliers seuls.

La loi du 29 octobre 1921 a remédié à cet état de choses de deux manières:

1° En renforçant les pouvoirs du ministre des travaux publics, qui pourra exiger des abaissements de tarifs;

2° En créant trois organes centraux qui exerceront leur juridiction sur les six grands réseaux et sur les grande et petite ceintures.

Ces organes sont:

Le *conseil supérieur des chemins de fer*, sorte d'assemblée consultative qui aura à émettre son avis sur toutes les questions communes aux réseaux et pourra même avoir pouvoir de décision par délégation du ministre;

Le *comité de direction*, qui assurera l'exécution des décisions du conseil supérieur;

Le *comité paritaire d'arbitrage*, qui jugera les litiges entre le personnel et les réseaux.

Mais, si la solidarité administrative entre les réseaux était nécessaire, la coordination financière l'était davantage encore. Puisque les compagnies avaient été également atteintes par la guerre, il était de bonne politique que les réseaux les moins obérés portassent secours à ceux qui l'étaient le plus. Le législateur a résolu le

problème en créant un *fonds commun* dont le rôle sera justement d'égaliser le budget des compagnies. Ce fonds commun sera alimenté par les avances du trésor et par les versements des réseaux. A cet effet, annuellement, chaque compagnie fera quatre prélèvements sur ses recettes: le premier paiera les frais d'exploitation; le second, les charges financières; le troisième, les dividendes; quant au quatrième, il servira à la constitution d'une prime de gestion dont un tiers ira à la compagnie et deux tiers seront alloués au personnel.

Une fois ces quatre opérations faites, l'une des trois hypothèses suivantes se réalisera:

Les recettes égalent les dépenses: le fonds commun ne jouera pas;

Les dépenses seront supérieures aux recettes: le fonds commun sera alimenté par le trésor;

Les recettes seront supérieures aux dépenses: le fonds commun recevra cet excédent.

Tel est, rapidement résumé, le nouveau statut qui règle les rapports de l'État et des compagnies. Que vaut-il? Au point de vue administratif, il constitue un progrès. Au point de vue financier, il allège l'État de cette garantie d'intérêt des conventions de 1883 qui pesait si lourdement sur son budget, puisque à la veille de la guerre, le trésor était endetté de ce fait de six cent deux millions de francs. Cette réserve faite, il faut bien dire que la création d'un fonds commun à l'heure actuelle où l'État et compagnies sont endettés jusqu'au cou, n'est pas très heureuse. Des calculateurs en chambre ont prétendu qu'à partir de 1927, les compagnies à gros trafic (Nord, Est, P.-L.-M.) auront un excédent de recettes et pourront l'alimenter... Est-ce bien sûr? A vrai dire, personne n'en sait rien. Tout dépendra sans doute de l'avenir économique du monde;

et pour le moment il ne faut pas trop compter sur ce fonds commun dont les commanditaires ont la bourse vide et qui ne pourra être alimenté en fait que par un relèvement de tarifs, c'est-à-dire par le public.

\* \* \*

Si les rapports de l'État avec les compagnies peuvent facilement être établis par un texte de loi, il n'en est pas de même de ceux qui lient les compagnies à leur personnel. Ici nous avons affaire à des collectivités dont l'une peut imposer sa volonté; là, au contraire, nous trouvons en présence des individus également tenaces et forts. Sur ce point le nouveau statut des chemins de fer se ressent de cette dualité, et l'on devine que le législateur tirillé par des sollicitations contraires a voulu contenter tout le monde. Il serait du reste injuste de prétendre que son œuvre est mauvaise: elle est incomplète, voilà tout.

Les agents des chemins de fer, commissionnés ou non, jouissent d'une échelle de salaires variables avec l'importance des postes occupés et l'ancienneté.

Ces salaires sont complétés d'une part par des suppléments exceptionnels appelés *chevrons* donnés aux agents les plus méritants et par des indemnités diverses (gratification annuelle, indemnité de résidence, primes de travail, de gestion, de surveillance, de traction, de manœuvres de fonds, etc., etc.). Actuellement salaires et indemnités donnent des appointements annuels dont le minimum par agent est de 6,000 francs et le maximum de 24,000.

Chaque agent a droit à une retraite à vingt-cinq ans de service et à cinquante, cinquante-cinq ou soixante ans d'âge, suivant les emplois. Cette retraite est égale à la moitié du salaire des six dernières années, est anti-

cipée et proportionnelle à quinze ans de service, et est réversible sur les veuves et les orphelins. Chaque réseau s'est constitué une caisse de retraite alimentée par des dons, des legs et les versements des agents et de la compagnie.

Mais si la question *argent* joue un rôle considérable dans les rapports du capital et du travail, elle n'est pas la seule. Il reste celle de la représentation du personnel auprès de la direction. Or le nouveau statut des chemins de fer a fait faire un grand pas à la question. Déjà, depuis 1920, les cheminots étaient représentés auprès de leurs chefs dans l'intérieur des réseaux.

Dans chaque circonscription régionale, il existait auprès des services des *délégués régionaux* élus à raison d'un délégué par trois cents électeurs. Ces délégués nommaient à leur tour des *délégués titulaires* auprès de chaque service. Enfin ces derniers élisaient *vingt délégués auprès du directeur* du réseau. Toutes les questions d'hygiène, de sécurité, d'aptitude, de classement, de gratifications étaient étudiées par ces délégués de concert avec leurs chefs.

La loi du 29 octobre 1921 va plus loin dans cette voie et accepte que le cheminot ait ses entrées dans le pouvoir central.

Au *conseil supérieur des chemins de fer*, il a douze représentants élus sur soixante membres.

Au *comité de direction*, par contre, il ne figure pas. Pourquoi? Parce que ce comité comprend dix-huit actionnaires et que le cheminot ne l'est pas. Il semble qu'il y ait là une lacune car dans ce comité se discutent non seulement des questions d'ordre financier, mais encore des questions vitales pour l'employé, telle que celle du régime du travail.

Au *conseil paritaire d'arbitrage*, l'agent a une large place. Ce conseil comprend en effet cinq membres: deux fournis par la direction, deux par le personnel, le président étant pris en dehors de l'une et de l'autre.

Mais soyons persuadés que la situation du cheminot ne sera vraiment forte que du jour où il deviendra *actionnaire*, étant entendu que nous pouvons donner à ce dernier mot un sens autre que celui que nous lui donnons ordinairement. Or la part de prime de gestion qui lui est due avec le nouveau statut lui permettra-t-elle de réaliser ce desideratum? Nous pouvons sans hésiter répondre: Non.

Nous avons dit précédemment que les compagnies, sur l'excédent de leurs recettes, prélevaient une prime de gestion dont un tiers leur reviendrait et deux tiers seraient distribués au personnel. Or comment celui-ci pourra-t-il l'utiliser? En en faisant deux parts égales, dont une sera versée facultativement à une *société coopérative du personnel* gérée par lui, et dont l'autre ira à une *caisse autonome* de réseau. La société coopérative, avec la demi-part qui lui reviendra, pourra acheter des actions de réseau au nom des agents, mais seulement dans la proportion *du quart du capital versé*.

Ce système est très insuffisant.

En effet, puisqu'on avait créé un représentant collectif des intérêts des ouvriers, il fallait au moins le rendre fort, donc ne pas le diviser en deux caisses distinctes, aptes également à recevoir les demi-primes de l'agent. De plus, la coopérative ne pourra placer sa part en actions de réseau que dans la proportion du quart. Or l'action vaut actuellement 700 francs, la part annuelle revenant à chaque agent sera d'environ 100 francs, il en versera 50 à la coopérative, et celle-ci ne pourra prélever sur cette somme que 12 fr. 50 pour acheter

des actions! Le cheminot deviendra donc actionnaire dans un peu plus de cinquante ans! C'est une plaisanterie, et il est à craindre que cette coopérative de réseau ait le même sort que les sociétés anonymes à participation ouvrière de la loi de 1917 qui a fait fiasco parce que là encore on n'a fait les choses qu'à demi.

Les formules de l'avenir doivent être autrement aérées et généreuses. L'union de l'action de travail avec la participation aux bénéfices est de celles-là. Elle a été appliquée dans les sociétés de compagnies du gaz de Londres et a donné de bons résultats. Mais comme elle diffère de celle que nous venons de résumer! Oui, il est à craindre que le cheminot se désintéresse de cette prime de gestion qui — insuffisante dans sa quotité — le sera plus encore dans son emploi.

Diviser pour régner, telle semble avoir été la volonté du législateur... Ces formules-là sont périmées.

\* \* \*

Tel est, dans ses traits essentiels, le nouveau statut des chemins de fer. Tout compte fait, il constitue au double point de vue administratif et social une étape heureuse, mais rien qu'une étape. Les députés catholiques sociaux ont essayé de l'amender et l'ont voté, mais avec de fortes réserves.

Son grand mérite est d'avoir créé entre les réseaux une solidarité administrative et financière. Pour le reste, n'oublions pas que les victoires sociales ne se gagnent pas du jour au lendemain.

## Les chemins de fer au Canada

UNE OPINION FRANÇAISE <sup>1</sup>

---

Le réseau ferré canadien de 38,900 milles, soit 62,400 kilomètres, compte parmi les principaux du monde; comme proportion par habitant, c'est le plus développé; mais au point de vue de l'étendue à desservir, il y a encore place pour un grand nombre de lignes, lorsque le progrès du peuplement permettra un trafic rémunérateur pour ces extensions futures. Actuellement, après la période de construction très active qui a précédé la guerre, un temps de recueillement s'impose, au moins pendant les années d'immigration restreinte et d'atonie industrielle.

La guerre a non seulement clos, pour le présent tout au moins, l'ère de construction hâtive, fiévreuse, qui durait depuis le commencement du siècle; elle a précipité les difficultés financières de deux systèmes importants, le Canadien-Nord et le Grand-Tronc, et forcé par là, pour ainsi dire, le gouvernement à en assumer la charge. Les mêmes conditions qui avaient créé des embarras inextricables aux deux entreprises privées: augmentations énormes des salaires et des prix du combustible, ont largement contribué au déficit considérable du réseau d'État dans les deux derniers exercices et dans celui qui court.

Avec l'acquisition du Grand-Tronc en 1920, le gouvernement du Dominion possède aujourd'hui 22,000

---

1. Extrait d'un article de M. F. GUILLOTET, dans la revue *France-Canada*, décembre 1921.

milles de chemins de fer. Une partie assez notable est située aux États-Unis, soit 1,665 milles. Ce sont les portions du Grand-Tronc qui atteignent la mer à Portland, dans l'État du Maine, et à New-London dans le Connecticut; ou encore traversent le sud du Michigan, de Port Huron à Chicago. Par contre, des compagnies américaines possèdent des lignes au Canada: le Delaware and Hudson arrive à Québec; le New-York Central à Montréal; le Grand-Nord à Winnipeg. Les lignes actuellement sous le contrôle du gouvernement d'Ottawa sont les suivantes:

	MILLES
Intercolonial.....	1,592
Chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard ..	279
Canadien-Nord.....	9,479
National transcontinental.....	2,003
Grand-Tronc-Pacifique.....	1,794
Grand-Tronc-Pacifique, embranchements ..	1,037
Grand-Tronc, au Canada .....	3,579
Grand-Tronc, aux États-Unis .....	1,665
Chemin de fer de la Baie d'Hudson .....	425
Autres lignes .....	377
	22,230

Le gouvernement n'a pas l'intention d'exploiter directement ces lignes. Il le fera, si les élections qui vont avoir lieu prochainement, lui donnent la majorité, au moyen d'un organisme jouissant d'une certaine autonomie et appelé « Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada ». Cette compagnie a été incorporée en 1919 par le gouvernement. Elle n'est pas encore définitivement organisée, cependant, et les élections pendantes pourront apporter des modifications à sa charte primitive. Un projet a même été mis en avant par

Lord Shaughnessy, directeur du Canadien-Pacifique, pour l'exploitation en commun du réseau d'État et du Canadien-Pacifique, et les candidats se prononcent pour ou contre ce projet, car la politique ferroviaire tient une grande place dans la campagne électorale, une place presque aussi grande que celle du tarif douanier. Il n'y a pas à s'en étonner lorsqu'on voit le déficit d'exploitation des chemins de fer nationaux passer de 48 millions en 1919 à 69 millions et demi en 1920. Si l'on ajoute à ce déficit d'exploitation le service de la dette des chemins de fer, ce n'est plus sur 69 millions, mais sur plus de 100 millions qu'il faut compter comme charge au budget pour l'exercice clos.

Les chemins de fer d'État ne sont pas chose nouvelle au Canada. Depuis près d'un demi-siècle, le gouvernement fédéral exploite l'Intercolonial qui relie les provinces maritimes à Montréal. Dans son cas, l'exploitation d'État n'a jamais eu grand succès, et on se demande comment le gouvernement va se tirer, dans des conditions beaucoup plus difficiles, de la grande aventure des « chemins de fer nationaux ». L'Intercolonial, comme beaucoup d'autres entreprises au Canada, n'a pas été suffisamment tenu en dehors de la politique et de ses exigences. On se flatte, avec la formation de la compagnie nouvelle au capital-actions de 125 millions, entièrement possédé par l'État fédéral, d'échapper aux influences politiques par une large autonomie, tout en retenant les chemins de fer sous le contrôle de l'État. Mais beaucoup restent sceptiques. L'avenir seul permettra de juger en connaissance de cause...

.....

## LES FINANCES DU RÉSEAU CANADIEN ET LES GOUVERNEMENTS

A part l'Intercolonial et plus récemment le National Transcontinental, construits directement par le gouvernement fédéral, le réseau national est l'œuvre de compagnies privées; mais le gouvernement central aussi bien que ceux des provinces ont largement contribué à son développement rapide. Nous avons déjà mentionné les 25 millions donnés au Canadien-Pacifique à la fondation de la compagnie, et les 25 millions d'acres qui lui furent concédés. Successivement les lignes nouvelles reçurent des subsides analogues; en 1919, le total des dons et prêts directs accordés par le gouvernement du Dominion était de \$218,714,318. Les provinces de leur côté y avaient ajouté \$37,437,895, et les municipalités \$17,-914,836.

Les contribuables avaient ainsi déboursé pour les constructions de voies ferrées une somme de 274 millions de dollars, soit trois milliards et demi de francs au change actuel. Dans les vingt dernières années du XIXe siècle, les concessions de terres furent la règle et se montèrent à 44 millions d'acres. Depuis, le Parlement fédéral a adopté une autre méthode, celle qui fut la nôtre en France et qui consiste à garantir les obligations des compagnies construisant des lignes nouvelles. Ce faisant, le gouvernement leur permettait de trouver l'argent nécessaire à un taux modéré. Le total des obligations garanties à la fin de 1918 s'élevait à 342 millions un tiers, dont 183 millions et demi portant la garantie du Dominion; 25 millions et demi celle du Manitoba; 45 millions celle de l'Alberta; 22 millions et demi celle de Saskatchewan; 51 millions celle de la Colombie-Britannique. Les provinces de l'Est ont donné leur

garantie pour des sommes beaucoup moindres: Ontario pour \$7,860,000; Nouveau-Brunswick pour \$6,432,000; Québec pour \$280,000 seulement.

De la sorte, certaines compagnies, comme le Canadien-Nord, le Grand-Tronc-Pacifique, se trouvaient, il y a trois ans, avoir fait appel déjà pour des sommes considérables à la garantie de l'État sans pouvoir faire face à leurs obligations.

Le gouvernement n'avait qu'une alternative: ou garantir encore de nouvelles obligations, émises cette fois pour combler le déficit de l'exploitation courante, ou bien se saisir du gage de ses prêts antérieurs en se substituant aux compagnies intéressées. C'est ce dernier parti qu'il a pris, et c'est ainsi que le Dominion se trouve avoir sur les bras un réseau de 22,000 milles, sans aucune certitude de pouvoir l'exploiter économiquement, au moins dans les années les plus prochaines. La guerre et la construction trop rapide de lignes parallèles et concurrentes avaient en effet placé le Canadien-Nord et le Grand-Tronc-Pacifique, qui venaient d'être achevés, dans une situation très précaire. Un prêt leur fut fait en 1915 pour dépenses courantes; mais le ralentissement de l'émigration et l'arrêt de la colonisation de l'Ouest leur ôtaient leur seule chance de salut. Les déficits continuaient de grossir.

Une commission fut nommée en 1916 pour examiner la situation. Elle conseilla l'acquisition par le gouvernement fédéral du Canadien-Nord, du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, ces compagnies étant considérées comme incapables de rétablir leurs affaires. On espérait obtenir des économies sérieuses en les exploitant comme une seule compagnie, et diminuer les inconvénients des lignes parallèles et concurrentes à trafic insuffisant. Ce fut d'abord le Canadien-Nord qui

fut racheté: on donna aux actionnaires comme compensation la somme de 11 millions, après avoir naturellement assumé la dette entière. Quant au Grand-Tronc-Pacifique, il fut acculé à la liquidation, et le gouvernement lui-même s'en constitua liquidateur. L'ancien réseau du Grand-Tronc, dans l'Est, a été la dernière acquisition des Chemins Nationaux, en 1920. Après les laborieuses négociations que nous avons rappelées, la décision des arbitres déclarant les actions de nulle valeur, quelle que fût leur catégorie, à l'exception du *guaranteed stock*, a été une grosse déception pour Londres, où se trouve leur marché.

#### LES PROBLÈMES DE DEMAIN

Le Canada par son étendue, sa configuration géographique et ses productions, est une terre d'élection pour les chemins de fer. Des deux systèmes qui se partagent ses lignes à l'heure actuelle, l'un, le Canadien-Pacifique, est resté relativement prospère malgré les circonstances adverses; l'autre, celui des Chemins Nationaux, encore insuffisamment fondu, héritier de lignes construites en partie avant l'heure, devra vraisemblablement faire face pendant quelque temps encore à des déficits importants. Cependant si la charte qu'on veut lui donner le tient rigoureusement en dehors de la politique qui fut jusqu'ici le grand écueil des chemins de fer d'État; si le gouvernement, respectant l'autonomie octroyée, s'en tient à son rôle nécessaire de contrôle et l'exerce efficacement, la coordination nécessaire se fera entre les tarifs et les dépenses, y compris les salaires, pour le plus grand bien de tous: contribuables, employés, expéditeurs.

Outre les salaires élevés et les prix exagérés des matières et combustibles, le ralentissement de l'immi-

gration, coïncidant avec la dépression industrielle, a été la principale cause de gêne des chemins de fer canadiens. Mais n'a-t-on pas vu, dans les masses, après toutes les guerres, toutes les révolutions politiques ou économiques, un plus grand besoin de se déplacer? Et quel pays a de plus séduisantes perspectives à leur offrir que le Canada? Il est donc à peu près certain qu'un courant intense va s'établir à nouveau, dans un avenir prochain, entre le Vieux-Monde et le Dominion. Ce jour-là, la prospérité d'antan y reviendra pour tous les chemins de fer, excepté pour ceux qui auraient fait litière des leçons du passé en refusant de se plier aux exigences nécessaires d'une gestion commerciale.

## Les déclarations de M. Kennedy

---

*Le 11 avril 1922, le ministre des chemins de fer du Canada, l'honorable M. Kennedy, faisait à la Chambre des Communes d'Ottawa un exposé de la situation où se trouve le réseau des chemins de fer du gouvernement. En même temps, il annonçait les projets de réforme que l'on se propose d'introduire. Nous donnons, d'après divers journaux, la résumé de ces déclarations.*

En 1921, au 31 décembre, nos chemins de fer, y compris le Grand-Tronc, dont l'État a pris l'administration, par commission spéciale, en mai 1921, ont bouclé leur exercice avec un déficit global, pour l'ensemble, de \$72,346,234. En 1920, ce déficit avait été de \$74,032,302. Il y a donc une diminution du déficit global de \$1,686,070, en 1921. Le Grand-Tronc, pour sa part, a eu un déficit de \$15,672,000 et les autres chemins de fer nationaux, — Intercolonial, Grand-Tronc-Pacifique, Transcontinental national et Canadien-Nord, de \$56,673,000.

### Chemins de fer nationaux

Vu que les chemins de fer nationaux sont encore exploités en deux groupes par deux bureaux de direction séparés, en dépit de toute coordination possible, il a fallu faire des bilans séparés concernant l'exploitation du réseau national et du Grand-Tronc.

La principale remarque à faire sur l'exploitation de 1921, c'est la nouvelle position de la combinaison Canadien-National et Grand-Tronc-Pacifique. Ces chemins de fer comprennent approximativement 52 pour cent de la longueur des voies du Canada et en 1921 leur pour-

centage en recettes brutes était de 54.22 pour cent. En appliquant ces pourcentages aux recettes brutes des lignes transcontinentales, les chemins de fer nationaux ont augmenté leur proportion durant l'année d'environ \$8,500,000.

La longueur des voies de chemins de fer nationales le 31 décembre 1921, était de 17,338 milles. En 1921, 173 milles de nouvelles voies ont été acquis au département d'exploitation permanente et plus de 65 milles pour exploitation au département de la construction.

Voici comment se divisent ces voies.

Intercolonial .....	1,670	
Chemin de l'Ile-du-P.-Édouard ....	276	
Embranchements .....	515	
Total .....	2,461	
Le Transcontinental .....	2,007	
Chemin de fer de la Baie d'Hudson..	214	
Total .....	2,221	4,682
Canadien-Nord.....		9,900
Grand-Tronc-Pacifique.....		2,756
Réseau national complet.....		17,338 <sup>1</sup>

La longueur moyenne des voies exploitées en 1921 était de 17,064 milles. Les recettes brutes se sont élevées à \$126,691,455.72, soit une augmentation de \$1,049,703.41 sur l'année précédente, en dépit de la diminution de la circulation à raison de 4,000,000 de tonnes de marchandises et de 1,715,625 voyageurs.

Le réseau national, a-t-on dit, est le seul réseau transcontinental en Amérique dont les recettes en 1921

---

<sup>1</sup> Ceci ne comprend pas le réseau du Grand-Tronc de l'Est, dont il sera question plus loin.

provenant des augmentations de taux sur les marchandises et les voyageurs établis en septembre 1920 n'ont pas été entièrement déséquilibrées par une perte de tonnage et de voyageurs.

#### LES FRAIS D'EXPLOITATION

Les frais d'exploitation ont été de \$124,784,357, soit une diminution de \$10,700,365, ce qui laisse une perte d'exploitation de \$16,092,901 pour l'année en comparaison de \$36,842,970 pour 1920. On a déclaré que cette réduction n'avait pas été faite à même les dépenses de la propriété et que les améliorations différées en 1919 et en 1920 furent permises en 1921 en exploitant d'une façon plus économique et en obtenant une plus grande efficacité des personnels, qui permettait de faire plus d'ouvrage avec moins d'hommes.

L'exercice en question a vu une baisse considérable dans le transport des chemins de fer à la suite de la baisse du commerce qui a été enregistrée durant les derniers mois de 1920. Le transport de tous les produits, à part du blé, a baissé.

M. Kennedy parle du mouvement du grain durant l'automne de 1920 et déclare que les chiffres d'exploitation pour les mois subséquents ont démontré que vu la présence de wagons, la récolte de l'an dernier fut manutentée à mesure qu'elle était coupée et le transport fut fait durant les mois d'automne, au lieu qu'en temps ordinaire, le transport se continue durant une bonne partie de l'hiver. Ceci explique la baisse des transports pendant les deux premiers mois de 1921.

#### LES DÉFICITS DE CHAQUE COMPAGNIE

Le ministre présente un bilan montrant les déficits de chaque réseau pour 1921 en comparaison de 1920.

Le Canadien-Nord a pu réduire ses pertes d'environ dix millions, l'Intercolonial de deux millions et demi, le Grand-Tronc-Pacifique de six millions, tandis que le Transcontinental dont le déficit était de près de trois millions a eu un déficit de moins d'un demi-million. L'augmentation dans le déficit de certains embranchements, surtout parmi ceux acquis récemment, est due à la nécessité de régulariser l'entrevoie de ces lignes, à l'instar des lignes du réseau national.

Conformément à la comptabilité régulière des chemins de fer, le bilan de cette année, dit M. Kennedy, montre des augmentations de taxes qui grossissent le déficit net d'un million et demi après quoi les revenus ne provenant pas de l'exploitation (loyers de wagons, loyers de voitures, wagons-postes, élévateurs, etc.), sont pris en compte. Ceci à son tour est affecté par des déductions du revenu brut qui porte le déficit net à \$15,896,018 avant de tenir compte des charges fixes.

L'augmentation totale dans les charges fixes, tant du Canadien-Nord que du Grand-Tronc-Pacifique de \$33,194,243.95 en 1920 à \$40,777,915 en 1921 doit être attribuée à l'augmentation des intérêts durant l'année.

Après avoir tenu compte des charges totales, le déficit total pour 1921 serait d'environ \$56,673,934 contre \$67,505,059 pendant l'année précédente et qui fut porté par erreur dans le temps à \$70,331,734.

En 1921, les avances du gouvernement aux chemins de fer nationaux se sont élevées à \$51,785,522.65. Les avances totales au Canadien-Nord le 21 décembre 1921 étaient de \$251,088,248.88 et au Grand-Tronc de \$82,480,503.06.

Ces chiffres représentent des avances en argent seulement et ne comprennent pas l'intérêt accumulé dû au gouvernement qui dans le cas du Canadien-Nord s'élève

à \$35,191,210.81 et dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique à \$14,729,238.80, dont \$6,741,381.26 avant la nomination du ministre des chemins de fer comme liquidateur en mars 1919.

Pendant l'année, une émission de \$25,000,000 pour le Canadien-Nord à 6½ pour cent, 25 ans, débetures du fonds d'amortissement, garanties par le Dominion du Canada, a été lancée et les revenus ont été pris par le gouvernement en paiement des avances faites. Ces débetures qui en plus du change ont rapporté \$26,228,163.03 ainsi qu'un reliquat de \$1,466,044.16 de l'émission de décembre 1920 et un paiement de \$232,912.21 composent un total de \$27,927,119.40 remboursé au gouvernement.

Pendant cette période \$2,000,000 de débetures du chemin de fer Duluth Rainey Lake and Winnipeg, garanties par le Canadien-Nord, ont été retirées. Une autre émission de 3,650,000 livres du Canadien-Nord à cinq pour cent a été retirée. Ces sommes furent prises à même une émission de débetures de \$25,000,000 du Canadien-Nord à sept pour cent vendues sur le marché de New-York en décembre 1920.

Les salaires et le combustible constituent la principale charge sur les revenus des chemins de fer. La liste de paye, l'an dernier, fut de \$88,755,060. Les chemins de fer ont employé 3,544,200 tonnes de charbon qui ont coûté \$21,391,215.

Lorsque les revenus d'exploitation s'élèvent à \$126,691,455 et les salaires et le combustible coûtent \$103,642,575, le reliquat qui est à peine de \$23,000,000 est insuffisant pour faire face aux autres charges qui s'élèvent à \$39,000,000.

Pour cette raison la proportion d'exploitation en 1921 fut de 112.7 en 1921 contre 129.32 en 1920. En 1921, la proportion d'exploitation s'est répartie comme suit:

Salaires, 65.03 pour cent; combustible de locomotive, 16.88; autres dépenses, 30.79. En 1920 les salaires ont pris 78.61 sous sur chaque dollar des revenus.

Les frais d'exploitation ont été élevés en janvier et en février à cause des salaires plus élevés qui furent adoptés en septembre 1920, salaires rétroactifs au 1er mai, suivant la décision de Chicago. Lorsque le transport commença à tomber, le personnel fut réduit et à la fin d'avril le personnel accusait une réduction de 60,500 en 1920 à 51,000 en 1921.

Cette réduction de personnes était de près de 10,000 sur 1920 durant les mois de mai, de juin et de juillet; elle était en moyenne de 6,000 durant les mois d'août, de septembre et d'octobre et d'environ 5,000 de moins durant les deux derniers mois de l'année.

La réduction des dépenses au total de \$20,000,000 est une innovation bien accueillie vu que durant les dernières années il en était tout autrement. Les dépenses d'exploitation, en 1920, ont augmenté de plus de 37 millions sur 1919; celles de 1919 ont augmenté de 27 millions sur celles de 1918.

La liste de paye, en comprenant les améliorations, a été de \$88,755,070 contre \$105,109,808 en 1920, soit une diminution de \$16,354,748. Les réductions dans le nombre des employés et des taux de paye du 16 juillet 1921 contribuent pour \$12,775,000 à cette amélioration.

Le salaire moyen s'est accru sur les chemins de fer de \$713,00 en 1915 à \$1,633 en 1920. L'an dernier le salaire moyen était de \$1,471.33 mais la comparaison sert à peu de chose vu le contraste avec le personnel des années précédentes.

#### LA MAIN-D'ŒUVRE

M. Kennedy déclare qu'à l'heure actuelle les négociations sont entamées pour modifier les conditions de

travail que les chemins de fer trouvent difficiles d'appliquer; ces conditions élèvent excessivement les salaires de quelques classes d'employés et imposent aux chemins de fer des dépenses qui sont onéreuses.

Il est reconnu, dit-il, que les salaires des employés ferroviaires doivent fournir un moyen de vivre convenable; mais ils doivent être en proportion du travail accompli et des salaires en général.

La direction m'informe que la situation du travail s'est considérablement améliorée; que l'esprit du personnel est meilleur qu'il n'a jamais été; que le travail est devenu plus efficace, qu'il se fait plus de travail, et de meilleure qualité. Je suis heureux de donner expression aux vues de la direction à cet égard.

A propos du prix du matériel et des fourniments, le ministre a déclaré que la tendance était en général à la baisse. Le mouvement est lent, cependant. Il va sans dire qu'une baisse des prix ne se fait pas immédiatement sentir dans les dépenses d'exploitation, à cause de la nécessité d'avoir en mains des stocks de charbon considérables qui doivent être payés au prix d'achat jusqu'à ce que les stocks nouveaux soient employés.

La réduction dans les dépenses pour traverses, l'an dernier, a été de \$1,550,000; la réduction du compte du matériel en général de \$1,300,000; et du charbon de \$2,216,175. Le prix moyen du charbon qui était de \$3.65 en 1916 et de \$7.40 en 1920 était de \$6.10 l'an dernier. Les achats de charbon durant l'année se sont élevés à 3,483,085 tonnes.

Sur cette quantité, 2,505,389 tonnes étaient composées de charbon canadien coûtant en moyenne \$5,71, soit \$14,320,504.53 et 977,696 tonnes en charbon américain au prix moyen de \$6.47 et se totalisant par \$6,324,450.94.

La direction déclare qu'en 1921, elle n'a pas acheté pour l'Intercolonial ou expédié à l'Intercolonial à l'est

de Montréal, de charbon américain; que d'un autre côté, elle a obtenu du charbon extrait dans les provinces maritimes en 1921 au montant de 1,184,015 tonnes. En plus du charbon transporté par rail dans les provinces maritimes, elle a fait transporter 281,259 tonnes de charbon de la Nouvelle-Écosse jusqu'à Lévis par eau. Elle a aussi fait transporter par eau par le port de Québec 90,865 tonnes de charbon de la Nouvelle-Écosse et transporté sur rail une partie de ce charbon jusqu'à Cochrane.

#### AMÉLIORATIONS

M. Kennedy déclare qu'après les achats considérables de matériel roulant en 1918, 1919 et 1920, il ne fut pas nécessaire d'en acheter en 1921.

Aucune construction n'a été faite sur les lignes de l'est durant 1921, a dit M. Kennedy. Tous les travaux durant l'année ont été faits sur les voies de l'ouest. Un certain nombre de voies d'embranchements étaient en construction avant la guerre. Le travail avait été suspendu et le gouvernement a depuis fourni à la direction des chemins de fer nationaux l'argent pour continuer certaines de ces voies le long desquelles les colons avaient bien besoin de moyens de transport.

Le programme de construction et d'amélioration pour 1922 est nécessairement réduit. Il y a, dans l'ouest seulement, des constructions projetées qui comporteraient des dépenses de \$25,000,000. Vu l'état financier du pays et la réorganisation générale des chemins de fer nationaux, la direction croit préférable de limiter la construction et les améliorations au minimum et de permettre au nouveau bureau de juger en fait de prolongations.

En résumé, cette année on se propose de terminer les voies en activité jusqu'au point où les terrassements

sont faits au coût probable de \$1,286,164, mais pas plus. Les détails de ces travaux seront donnés lorsque les crédits seront discutés.

### Le Grand-Tronc

A propos du Grand-Tronc, M. Kennedy déclare qu'après avoir tenu compte des augmentations de taxes, des revenus de chemins de fer imperceptibles, loyer de wagons, le revenu brut avant de déduire les charges fixes, fut en 1921 de \$3,573,443.34 contre \$7,498,393.30 en 1920. Les charges fixes en 1921 furent de \$19,245,583.68 contre \$14,025,637.07 en 1920, ce qui fait une perte nette pour l'année 1921 de \$15,672,299.34 contre une perte nette en 1920 de \$6,527,243.77.

Les revenus nets de certaines filiales enregistrées dans le bilan du ministre en 1921 ont été de \$453,118.68 contre \$618,629.66 en 1920. La somme transportée au compte du Grand-Tronc comme dividendes de ces compagnies fut de \$127,000 tant en 1921 qu'en 1920.

Le 31 décembre 1921, on avait en mains le nombre suivant de locomotives sur le Grand-Tronc, y compris le Central Vermont:

Locomotives de tous genres, 1,503.

Wagons de voyageurs, de tous genres, 1,210.

Wagons de marchandises de tous genres, 47,312.

Les obligations en souffrance à la fin de décembre 1921 et de 1920 du Grand-Tronc, y compris le Central Vermont, étaient comme suit:

Emprunts du gouvernement, 1921: \$73,702,154.42; 1920: \$21,340,808.62.

Autres obligations, 1921: \$354,583,462.32; 1920: \$338,434,369.72.

Total, 1921: \$428,285,616.74; 1920: \$359,775,178.34.

## LES VOYAGEURS

Le nombre des voyageurs payants sur le réseau national en 1921, a été de 11,609,762, en comparaison de 12,206,977 en 1920, soit une diminution de 4.89 pour cent. Les tonnes de marchandises transportées en 1921 portant revenus s'élèvent à 21,687,749, en comparaison de 26,322,423 en 1920, soit une diminution de 17.61 pour cent.

Le nombre moyen d'employés sur les lignes canadiennes en 1921, était de 29,127 en comparaison de 32,260 en 1920 et de 24,457 en 1919. Le salaire moyen en 1921 était de \$1,574.66 contre \$1,661.54 en 1920 et \$914.80 en 1917.

Aux taux en vigueur avant la décision McAdoo, les employés auraient reçu en 1921, \$23,374,063.24 contre \$45,865,171.10, qui furent en réalité payés, soit une augmentation de 96.2 pour cent.

### \$26,772,057.15 POUR LE GRAND-TRONC

Pendant l'année se terminant le 31 décembre 1921, il a été mis dans le Grand-Tronc \$26,772,057.15 répartis comme suit:

Lignes canadiennes, \$24,790,901.01; lignes de l'Ouest, \$1,550,513.95; ligne de la Nouvelle-Angleterre, \$44,277.94; Central Vermont, \$474,920.13.

La somme à voter au compte des chemins de fer pour l'exercice fiscal de terminant le 31 mars 1923 est de \$97,220,000 contre \$179,065,760 l'an dernier. Cette somme comprend le Grand-Tronc et le réseau national.

Pour les déficits d'exploitation, la somme de \$21,123,827 est demandée pour 1922, au lieu de \$23,129,369 pour 1921.

L'intérêt exige une somme de \$33,571,438. L'an dernier, il était de \$35,871,195.

La somme de \$30,261,286 est consacrée aux améliorations, au lieu de \$60,077,828 l'an dernier. En attendant l'organisation du nouveau bureau de direction et l'adoption de sa politique, la construction a été réduite au minimum.

La somme de \$11,129,910 sera consacrée cette année au rachat de titres aux mains du public au lieu de \$39,341,700 l'an dernier.

Il n'est pas nécessaire de racheter cette année des titres aux mains du gouvernement, opération à laquelle fut consacrée l'an dernier \$11,148,533.

Le ministre déclara aussi que la somme nécessaire pour combler les déficits d'exploitation, les charges d'intérêt au public et les améliorations pour l'année courante était de \$84,956,552 contre \$119,078,392 l'an dernier.

#### LES TAUX DE TRANSPORT

Touchant les taux de transport des marchandises, M. Kennedy rappelle à la Chambre que des conférences ont été tenues entre les autorités au sujet de la réduction des taux sur les articles de consommation première. Mais à cause de l'incertitude de toute la situation des taux, les exécutifs des différents chemins de fer croient inopportun dans le moment de réduire les taux sur les produits de consommation première, étant donné le fait que l'accord de la Passe-du-Nid-du-Corbeau cesse le 6 juillet prochain.

Le gouvernement croit, dit-il, que la question est d'une grande importance pour toute la population qui n'est pas seulement intéressée au point de vue du transport, mais comme propriétaire de 22,000 milles de chemins. Il se propose de demander à la Chambre prochainement de nommer une commission spéciale et représentative pour examiner la question des taux, laquelle

aura le pouvoir de citer les exécutifs des différents chemins de fer pour obtenir toutes les informations possibles.

#### DÉCISIONS IMPORTANTES

M. Kennedy a aussi annoncé les nouvelles importantes qui suivent :

1. Le réseau national et le Grand-Tronc seront désormais sous un seul bureau d'administration, dont la création abolira automatiquement le bureau de direction actuel du Canadien-Nord et le bureau du Grand-Tronc.

2. Le nouveau bureau aura charge de diviser le réseau en unités, dont chacune aura son bureau de direction et son gérant général.

3. La Chambre sera priée, vu l'expiration de l'accord de la Passe-du-Nid-du-Corbeau, le 6 juillet, de nommer une commission spéciale pour étudier les taux de transport des marchandises; elle aura le pouvoir de citer les exécutifs des divers chemins de fer. Il appartiendra ensuite à la Chambre de prendre les décisions jugées opportunes.

4. Le travail de coordination sera complété par une enquête sur les affaires financières et les méthodes générales d'administration des chemins de fer nationaux.

« J'ai eu, dit le ministre, l'occasion de consulter les messieurs qui sont actuellement à la tête du réseau. Ils conviennent que les grandes longueurs de voies devraient être divisées en unités sous la direction d'un gérant général qui, sujet au bureau général, aura des pouvoirs plus étendus dans sa division. »

M. Kennedy annonce que les vieux employés seront mis à leur retraite, fait allusion aux critiques faites contre les bilans hebdomadaires et mensuels du réseau national et du Grand-Tronc et promet une enquête sur leur exploitation afin de restaurer la confiance publique.

## FAITS SOCIAUX

---

### A propos d'immigration

Pour diminuer le déficit des chemins de fer nationaux, on a proposé, entre autres, deux mesures: hausser les prix de transport, susciter un grand mouvement d'immigration. Ni l'un ni l'autre de ces remèdes ne va sans inconvénients. Ainsi, on avait haussé le tarif du transport des marchandises de 40 pour cent; on dut bientôt réduire cette hausse à 35 p. c., puis à 25 p. c. On s'aperçut, en effet, que plus le transport coûtait cher, moins il y avait de trafic, et qu'on nuisait au commerce sans augmenter les revenus du gouvernement.

Quant à l'immigration intense, elle est combattue même par des journaux de l'ouest, comme le *Manitoba Free Press*, de Winnipeg. A ce sujet l'*Événement*, de Québec, disait au commencement de mai 1922: « On a voulu faire de la colonisation intensive pour enrichir les chemins de fer et les propriétaires de territoires à concéder. Ce fut l'origine d'un mouvement de colonisation dans lequel il n'entrait aucun patriotisme. Le gouvernement a encouragé la soif âpre des ambitieux et il a créé le problème, que nous pourrions aussi bien appeler le péril, de l'Ouest. Il y a plus d'avenir agricole dans le Québec et l'Ontario qu'il n'y en a dans les régions les plus favorisées de la Prairie. Aussi la faillite de cette partie du pays n'est-elle pour nous qu'une question de temps. »

Dans l'*Action catholique* du 10 mars 1922, M. Foisy écrivait: « Nous avons eu dans le passé une politique d'immigration intense. Nous a-t-elle profité? Le recensement, dont les résultats viennent d'être publiés, montre

que l'immigration n'a pas servi à augmenter notre population. En 1911, notre population était d'environ 7,200,000 âmes; en 1922 elle est de 8,785,000, soit une augmentation d'un million et demi. En vingt années, cette augmentation correspond à l'accroissement normale de la population par l'excédent des naissances sur les décès. Or, il appert que durant cette décade de 1911 à 1921, il est entré au pays 1,975,000 immigrants venus d'Angleterre et des pays de l'Europe. Est-ce à dire qu'ils n'ont fait que passer au Canada et sont allés aux États-Unis? Ce n'est pas probable, puisque nous avons au pays des centaines de mille personnes de nationalité étrangère et un grand nombre d'Anglais nouvellement arrivés d'Angleterre. La vérité est tout simplement que la population canadienne a quitté le Canada pour les États-Unis dans la proportion de l'entrée des étrangers chez nous. En d'autres termes, les deux millions d'étrangers que nous avons recueillis ont chassé devant eux deux millions de Canadiens qui sont devenus immigrants aux États-Unis.

« Cet état de choses est très explicable. Notre pays, très jeune, essentiellement agricole, ne possède réellement une grande force d'absorption que dans les régions agricoles. Dans les villes la population est déjà trop dense et tout accroissement rapide est inassimilable. Or, les immigrants qui nous sont venus d'Angleterre sont tous des gens de ville; une partie des immigrés de l'Europe aussi. Ces gens, habitués à vivre de peu, exigeaient beaucoup moins pour vivre ici que la population canadienne. Ils sont donc restés dans les villes et les Canadiens sont allés aux États-Unis où, pendant un certain temps, ils peuvent se contenter de moins que la population américaine. Ce qui explique qu'après avoir reçu deux millions d'immigrants en dix ans, la population du Canada n'a pas été accrue proportionnellement. »

# Fiches bibliographiques

## IV

### CONTRAT COLLECTIF DE TRAVAIL

#### Articles

- CRÉTINON (A.). — *Les Conventions collectives du travail.*  
— *Chronique sociale*, juin 1919.

#### Cours

- LECOQ (M.). — *La Pratique des conventions collectives du travail.* — *Semaine sociale de Bordeaux*, 1909.
- GRÉGOIRE (J.-E.). — *Le Contrat de travail.* — *Semaine sociale de Québec*, 1921.

#### Livres

- CLAES (R. P., S. J.). — *Le Contrat collectif du travail. Sa vie juridique en Allemagne.* Bruxelles, Dewit, 1910, 468 pages. 7 fr. 50.
- CRÉPIN (Henri). — *La Convention collective du travail.* Paris, Jouve.
- GARRIGUET (abbé). — *Le Contrat de travail.* Paris, Bloud.
- JAY (Raoul). — *Qu'est-ce que le contrat collectif de travail.* — Paris, Bloud. 64 pages. 0.60.
- RAYNAUD (Barthélemy). — *Le Contrat collectif de travail.* Paris, Rousseau, 1901. 365 pages. 8 fr.

## TABLE DES MATIÈRES

---

	PAGES
La question des chemins de fer .....	1
Les chemins de fer en France.....	2
Les chemins de fer au Canada .....	10
Les déclarations de M. Kennedy.....	17
Faits sociaux .....	29
A propos d'immigration .....	29
Fiches bibliographiques.....	31
Contrat collectif de travail .....	31