

que le budget soit le glas funèbre de la protection et de la prospérité au Canada. J'ose espérer que le gouvernement actuel va bientôt revenir à un meilleur mode de procéder. Croit-il sincèrement à la doctrine qu'il prêche? S'il y croit, je regrette d'avoir à dire qu'il fait erreur. S'il s'agit d'une question d'opportunisme, je dois avouer que ce qu'il y aurait de plus triste, ce serait la défaite d'un gouvernement à l'occasion du budget. L'année dernière l'honorable ministre des Finances nous disait que le tarif de cette année-là devait être considéré comme permanent ou comme devant subsister quelque temps, sauf quelques légères modifications. Ce n'est pas là ce qu'on nous prouve cette année en manipulant le tarif comme on l'a fait et en nous donnant à entendre qu'on est seulement au début de ces innovations. Dieu sait les surprises que la prochaine occasion nous réserve. Rien ne serait plus triste que la défaite du Gouvernement à l'occasion du budget, mais mieux vaudrait encore cette défaite que la ruine du pays. Voilà ce que j'en pense, et je crois ne pas me tromper. J'ai parlé plus longtemps que je m'y attendais. Je ne me pensais pas capable d'un aussi long discours, mais Dieu sait nous donner les forces dont nous avons besoin.

J'ai ici beaucoup d'autres chiffres pour établir l'augmentation des salaires des employés et des frais d'exploitation des chemins de fer depuis dix ans. Comme je viens de le dire, quand tout se vendait cher on pouvait s'expliquer l'augmentation des taux, mais il n'y avait pas lieu de réduire les heures de travail. Je suis de ceux qui croient qu'un employé doit faire une journée raisonnable de travail et toucher un bon salaire, mais je ne pense pas que la réduction des heures de travail puisse être profitable à qui que ce soit. Le taux du salaire de l'employé de chemin de fer n'est pas très élevé en lui-même; que cet employé reçoive \$69 pour douze jours de travail, voilà qui n'est pas exagéré; mais autrefois, qu'il fallût douze ou quinze heures pour accomplir le même travail, on l'accomplissait sans salaire supplémentaire.

L'agent habite la gare et il n'est tenu de se présenter que lorsque ses services sont requis; il peut dormir pendant le reste du temps, s'il lui en prend fantaisie. Il lui suffit de vaquer aux affaires quand il y en a. Mais ce sont ces heures supplémentaires, cette surperception d'une heure et demie, au lieu d'une heure, qui grossissent la dépense. La même remarque s'applique à d'autres services. Et je tiens à dire ceci—je l'ai déjà fait, mais il n'y a pas de mal à le répéter—il est presque temps que le

[M. McCrea.]

présent gouvernement ou tout autre gouvernement qui le remplacera qui prélève sur le public de mille et une manières des contributions comme celles que nous payons maintenant, qui nous arrache tout l'argent qu'il peut, argent dont une grande partie sert à la rémunération de ses serviteurs; il est presque temps, dis-je, qu'il oblige ces derniers à travailler pendant plus de cinq heures et demie, comme le font les employés publics dont plusieurs restent oisifs plus de la moitié de ce temps-là. Cette remarque s'applique à tous les services de l'administration publique. Je n'entends pas dire qu'il ne se trouve pas de braves gens parmi le personnel, cependant le corps des employés est beaucoup trop nombreux et il ne fournit pas une somme suffisante d'ouvrage. Le Gouvernement n'a pas de raison au monde de ne pas dire au personnel administratif et à tous ses autres services: j'exige une bonne journée d'ouvrage pour une rémunération raisonnable. Celle-ci n'est pas excessive, mais les services rendus proportionnés à la rétribution. A une époque où nous manquons d'argent pour faire face à nos dépenses, le Gouvernement devrait exiger de ses employés une bonne journée d'ouvrage. De cette manière, le poids de nos fardeaux serait considérablement allégé.

On ne cesse de parler d'économies; cependant j'en vois peu. J'aimerais que la population canadienne adoptât quelques-unes des pratiques d'Henry Ford. A quelles conditions travaille-t-on ici? Souffrez que je vous parle encore un peu du réseau des voies ferrées. Le train qui fait la navette entre Ottawa et Montréal part de cette ville vers quatre heures de l'après-midi et il franchit la distance en trois heures. Pour cela, les hommes d'équipe reçoivent le salaire d'une journée. Quelqu'un de vous, messieurs, pourrait-il exploiter sa ferme ou réussir dans toute autre entreprise s'il lui fallait payer le salaire d'une journée pour trois heures d'ouvrage. Pour un voyage aller et retour, les mécaniciens et les chauffeurs reçoivent le salaire de deux jours, ou un peu plus, car un voyage de cent milles compte pour une journée d'ouvrage. N'y a-t-il pas lieu de remédier à cet état de choses? Pour assurer le succès du pays, pour fonder une nation au Canada, nous devons procéder une répartition plus égale de manière que celui qui accomplit une bonne journée d'ouvrage reçoive un salaire raisonnable.

On dira probablement que je suis hostile aux ouvriers. Je ne le suis pas. Je suis moi-même de la classe ouvrière que je ne suis pas sans connaître. J'ai des gens à mon emploi; j'en ai même un grand nombre, et, dans ma partie, nous constatons qu'il nous faut exiger de neuf à dix heures par jour de travail pénible. Nous ne pouvons pas payer les sa-