

ressés que les compagnies de chemins de fer devraient réduire leurs dépenses, tous les ans, et diminuer surtout leurs frais généraux en abaissant les salaires de leurs employés, mais si nous consultons les bilans présentés par le président des chemins de fer nationaux et par celui du Pacifique-Canadien, nous constatons que leurs dépenses d'exploitation ont diminué chaque année, bien que leurs profits nets ne soient peut-être pas aussi considérables. Cela excepté, l'administration de nos voies ferrées est efficace. Comparons avec les réseaux américains le nombre de tonnes de marchandises transportées par mille et par employé. Nous voyons que le nombre moyen de tonnes transportées par le Pacifique-Canadien est 267,836, et par les chemins de fer nationaux, 195,808. La moyenne par employé est 231,872 pour le Canada, et 220,000 pour les Etats-Unis. La députation peut donc se rendre compte que les voies ferrées canadiennes transportent 11,872 tonnes de plus par mille, employé pour employé, que les chemins de fer américains. Un article de rédaction du *Railway Age* fournit d'autres détails et donne les chiffres suivants, et je puis dire qu'on a cité ces chiffres dans d'autres parlements et pour les mêmes fins, d'après ce que j'ai pu apprendre. Ce sont des chiffres que l'on peut confirmer, je pense. Le *Railway Age* affirme que la moyenne des salaires payés en 1923 par les chemins de fer nationaux du Canada a été \$1,421, par le Pacifique-Canadien, \$1,482 et par les réseaux américains, \$1,588. Dans son rapport, le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) déclare que la moyenne de rémunération par heure de tous les employés, du président jusqu'au plus humble, s'élève à 64c. Si nous prenons la moyenne du traitement reçu par les employés de chemins de fer au Canada, aux Etats-Unis, en Italie, en Allemagne et en Suisse, nous constatons que le Canada a les frais de personnel les plus bas au monde, par tonne au mille. Voici ces statistiques:

Pays	Salaire moyen	Nombre d'employés exigé pour trans- porter 1 tonne par tonne- mille	Frais de personnel par tonne- mille c.
Canada..	\$648	5	3.24
Etats-Unis..	757	5	3.78
Allemagne	409	23	9.40
Italie..	377	24	9.04
Suisse..	365	31	11.31

Je déduis de ces chiffres que le coût du transport par tonne-mille est moindre en ce pays qu'en tout autre, si nous prenons en considération la moyenne des salaires, les frais de personnel par tonne-mille et le nombre des employés.

[M. Humphrey.]

Quant à la répercussion des traitements des employés de chemins de fer sur le prix de transport des marchandises, les honorables députés se rappelleront que durant la guerre le coût de la vie s'est accru fort rapidement et que les patrons ont augmenté les salaires pour suivre la marche de la cherté de la vie. Il est significatif que le coût de la vie a augmenté d'abord; c'est une preuve certaine que le relèvement des salaires n'a pas été la cause de la hausse du coût de la vie. Les salaires des employés de chemins de fer n'ont jamais été au niveau de la cherté de la vie. Ils ont atteint leur point culminant en 1920. Depuis, les 200,000 employés de chemins de fer au Canada ont subi une diminution de traitement et la situation est tellement changée que leur rémunération a diminué de 45 millions par année. On n'a pas augmenté les salaires des employés de 1913 à 1918. Néanmoins la vie a renchéri chaque année et en 1920-1921 il y eut une diminution de quelque 15 p. 100 dans les salaires des employés de chemins de fer, une somme de 45 millions par année. C'est là, je crois, la plus grande contribution volontaire faite par aucune classe de travailleurs.

J'aimerais à citer d'autres chiffres touchant les augmentations de salaires accordées depuis 1913 dans d'autres métiers, vu que nous relevons dans les représentations faites par la Tudhope, Anderson Company, l'assertion que les salaires payés au personnel des voies ferrées sont fort supérieurs à ceux des autres employés d'industries et ont subi de plus grandes augmentations. J'ai pris ces statistiques dans l'*Annuaire du Canada* pour 1923, et si nous employons la base de 100, pour 1913, en 1923 les augmentations de salaire étaient les suivantes:

Occupation	Indice 1913	Indice 1923
Bâtiment..	100	166.4
Métallurgie..	100	174.0
Imprimerie..	100	188.9
Extraction de la houille..	100	197.8
Main-d'œuvre ordinaire de fabrique..	100	181.7
Divers ouvriers de fabriques..	100	196.1
Bois de construction..	100	170.4
Réseaux électriques..	100	186.2
Chemins de fer à vapeur..	100	157.4
Coût de la vie, prix du gros..	100	153.0

Ce tableau indique que les salaires des employés de chemins de fer ont augmenté de seulement 57.4 p. 100, la hausse la plus minime de salaire parmi ces employés d'industrie, de 1913 à 1923, et le coût de la vie a augmenté d'environ 53 p. 100.

Si nous poussons notre enquête plus loin touchant les doléances de ces diverses compagnies qui attribuent aux salaires des employés les prix élevés de transport des marchandises, nous constatons que les différentes