

ne blâme pas le Gouvernement d'avoir augmenté les salaires. Lors de l'arrêt McAdoo, nous étions en guerre, et sans l'adoption de ces taux il y aurait eu paralysie générale de toutes les voies ferrées canadiennes. La guerre nous a forcé la main. Les termes de l'arrêt McAdoo étaient loin d'être défectueux. Cet arrêt contenait cependant cette clause: "et toutes les modifications y apportées". Postérieurement au prononcé de l'arrêt, il a été effectué dix-sept modifications, avec la conséquence que les chemins de fer ont pour ainsi dire fait la pluie et le beau temps. Nous circulons sur des convois rapides, mais examinez le trafic des marchandises du pays. Une équipe fortement salariée part d'une tête de division. Le salaire quotidien comporte un trajet de cent milles, et sa durée est de huit heures. Cette équipe peut user de multiples moyens d'arriver à destination avec trois ou quatre heures de retard. Ces trois ou quatre heures supplémentaires lui donnent cependant le droit de toucher un sursalaire équivalent presque aux huit premières heures, soit par l'effet du tarif de temps et demi ou de l'augmentation du parcours. On m'a cité des exemples. Ainsi, un homme qui travaillait sur un chasse-neige s'est fait adjoindre son garçon. Le travail commence à une division pour se terminer à la division suivante, et il exige parfois trois jours, le salaire continuait à courir. Les huit premières heures sont rétribuées d'après les taux réguliers ordinaires, plus le surtemps qui bénéficie, de jour et de nuit, le samedi et le dimanche, d'une majoration d'une demie supplémentaire, que les employés soient à l'œuvre, qu'ils dorment ou mangent. Cette demie de supplément porte sur vingt-quatre heures par jour. L'homme que je viens de mentionner et son garçon ont touché \$800 pour le mois de février.

L'honorable M. BRADBURY: Chacun?

L'honorable M. TURRIFF: \$800 pour le mois de travail.

L'honorable M. BRADBURY: Les deux ensemble?

L'honorable M. TURRIFF: Oui.

On m'a signalé un autre cas, celui d'un machiniste. Une locomotive se détraque et le mécanicien ne peut ou ne veut pas la remettre en état. Il télégraphie à une tête de division ou à l'un des principaux ateliers, qui envoie un machiniste. Ce dernier a besoin d'un aide. Tous deux font le trajet en pullman ou en wagon-salons. C'est parfait. Mais l'intervalle qui sépare

L'hon. M. TURRIFF.

le moment du départ de celui de l'arrivée leur compte pour temps et demi après les huit premières heures, et cela durant vingt-quatre heures, tant que leurs services sont requis. Nous savons tous que, dans les circonstances, si un homme accomplit un trajet de deux à trois cents milles dans l'Ouest, la note s'élèvera à plusieurs centaines de dollars. Ce régime ne peut pas durer, et les salaires doivent être ramenés à la normale. N'allez pas croire que je favorise la diminution extrême des salaires. Je suis en faveur d'un bon rendement quotidien et d'une rémunération équitable. S'il faut réduire les taux de transport — et la chose ne fait aucun doute si la prospérité doit régner au Canada — j'affirme alors que les salaires doivent être abaissés.

Pourquoi ces employés seraient-ils traités autrement que le cultivateur, par exemple? L'homme des champs ne retire pas aujourd'hui de ses produits, le tiers de ce qu'ils lui rapportaient autrefois, et il doit cependant payer un prix plus élevé les objets qu'il achète. A l'heure actuelle, dans l'Ouest, quand un wagon est chargé de produits agricoles, soit sur le chemin de fer de l'Etat ou sur le Pacifique, l'expéditeur doit payer d'avance le prix de transport, à cause de la crainte que, rendu à destination, le produit, quel qu'en puisse être la nature, ne réalise pas, à Winnipeg ou à Fort-William, une somme qui suffise à solder les frais de transport. Il est souvent arrivé que des expéditeurs d'un wagon de ces produits aient reçu en retour une facture, la vente n'ayant pas assez réalisé pour acquitter les frais de transport.

Je vous demande au nom du Ciel comment un pays peut être prospère dans de pareilles circonstances. La chose est impossible, et le commerce ne pourra pas renaître tant qu'on n'aura pas remédié à la situation par l'abaissement des taux de transport. Il faudrait mettre fin à l'entente qui conférait à la Commission des chemins de fer le pouvoir d'augmenter, sur la voie ferrée de Crowsnest, les taux fixés par la loi du Parlement lors de l'octroi de la charte et de la subvention pour construire la ligne. Nous avons versé au Pacifique Canadien des millions destinés à la construction du chemin de fer de Crowsnest, et nous avons obtenu une diminution quid pro quo sur certaines denrées, tant dans l'Est que dans l'Ouest — sur le grain, le bétail, la houille, les instruments aratoires, etc. On poursuit aujourd'hui une campagne, non seulement au Canada, mais aux Etats-Unis, en vue de maintenir cette si-