

ce que représentent les salaires des employés de ces dites compagnies de chemins de fer. Sur cette part représentant les salaires que les compagnies paient à leurs employés du service du transport des marchandises et autres services connexes, sont prélevés des salaires trop élevés, injustes, exagérés et préjudiciables, grâce auxquels ces employés peuvent mener, et effectivement mènent, un train de vie supérieur aux dépens des expéditeurs, et notamment des producteurs de céréales, des éleveurs et des agriculteurs, qui voient les gains provenant de la vente de leurs produits diminuer sensiblement du fait des tarifs élevés qu'on exige pour le transport. Ces producteurs, comme groupe, ont beaucoup à souffrir; ils ne peuvent vivre convenablement et ce, en bonne partie, à cause de ces prix exorbitants dont il est question ci-dessus.

La Tudhope Anderson Company, Limited, déclare de plus que les dits salaires payés aux dits employés de chemins de fer sont démesurément élevés, injustes, exagérés et préjudiciables à comparer avec ceux des travailleurs industriels par tout le Canada et en raison des charges que comportent ces tarifs, des ouvriers des autres industries sont forcément diminués et leur genre d'existence se trouve abaissé injustement et sans raison.

La Tudhope Anderson Company, Limited, déclare en outre que ces dits employés de chemins reçoivent des salaires beaucoup trop élevés et exorbitants leur permettant de vivre dans le luxe, ce qui ne saurait être quand on considère la nature des services qu'ils rendent en comparaison de ceux que rendent les autres groupes d'employés dans tout le Canada, qui sont beaucoup moins rétribués.

La Tudhope Anderson Company, Limited, déclare de plus que les salaires des dits employés de chemins de fer ont été augmentés au cours de la guerre et quelques temps après alors que les prix des denrées et des salaires étaient à la hausse et quoiqu'une diminution des salaires et des prix des denrées se soit produite, les salaires des employés des dites compagnies de chemins de fer sont maintenus par ces compagnies à un chiffre injustement élevés et ces dits employés de chemins de fer ont l'avantage d'avoir des salaires en réalité d'un montant plus considérable que ceux qu'ils ont eu auparavant, tandis que les salaires réels payés aux autres ouvriers et les prix réels qu'on paie aux producteurs de denrées sont beaucoup plus bas que les salaires et les prix du temps où les salaires des dits employés de chemins de fer furent augmentés conformément à la décision dite "McAdoo Award".

La Tudhope Anderson Company, Limited, expose que l'intérêt public et l'intérêt de toutes les classes sociales, à l'exception des employés de chemins de fer, réclament et exigent qu'on abaisse les tarifs du transport des marchandises en diminuant ce qui constitue la part payée en salaires aux dits employés de chemins de fer, et qu'on devrait donner instruction et commander aux dites compagnies de chemins de fer de soumettre leurs tarifs, où la part de la main-d'œuvre serait réduite de façon à ramener les salaires de ces dits employés de chemins de fer au niveau de ceux des employés des autres industries et à les proportionner équitablement aux prix courants des denrées transportées par les dites compagnies de chemins de fer.

La Tudhope Anderson Company, Limited, déclare, au surplus, que si l'on prétend ou si l'on démontre que les dites compagnies de chemins ne peuvent abaisser les taux des salaires injustes qu'elles paient, à cause des grandes facultés de traiter dont disposent ces employés et de leur prestige économique et politique, et de plus dans la crainte que leur refus éventuel d'une diminution amène une interruption générale dans le service des chemins de fer dans tout le Canada, qu'on avertisse les dites compagnies et qu'on leur donne instruction qu'elles devront prendre à leur charge la part des dits salaires jugée exorbitante et injuste, en diminuant le chiffre de leurs bénéfices ou en augmentant celui de leur déficit, selon le cas afin que les propriétaires des chemins de fer portent le fardeau de cette surcharge et ne puissent pas l'imposer aux expéditeurs

Je demande bien pardon à la députation de lui avoir donné lecture d'un document aussi long, mais j'ai voulu insister sur le fait qu'il existe dans le pays une opinion, fournie par des faits dénaturés, qu'il faut attribuer à ces salaires les tarifs élevés du transport des marchandises. J'ai tenu à répondre à ces assertions aucunement dans le but de donner raison aux compagnies de chemins de fer, mais seulement avec l'idée de mettre devant la députation et le public les faits tels qu'ils sont, en pensant à ce qui va se produire l'année prochaine, et si possible, avec le dessein de triompher du sentiment antipathique et de l'opinion publique tels que ces faits dénaturés les ont fait naître. On a pris pour habitude de toujours jeter le blâme sur les compagnies de chemins de fer et sur les employés quand il s'agit des tarifs de transport des marchandises. Et comme des politiciens ont l'idée de se servir de ces faits pour des fins politiques et les manufacturiers comme un prétexte, je suis certain qu'on m'accordera le privilège de répondre quelque peu à ces prétentions. Représentant en quelque sorte les ouvriers et étant moi-même un des leurs, je ne devrais m'occuper que de la question des salaires. Seulement en entamant ce sujet nous serons amenés à parler de la situation des chemins de fer. Il faudra, en premier lieu rechercher si les ouvriers sont trop bien payés pour leur travail et, aussi, si on administre les compagnies de chemins de fer au Canada avec économie et efficacité. C'est de cet aspect de la question dont je voudrais dire quelques mots.

Pour ce qui est de savoir si nos chemins de fer sont administrés avec efficacité, force nous est de limiter notre comparaison aux chemins de fer des Etats-Unis, vu que les conditions dans ce pays sont comme celles qui prévalent dans le nôtre quant aux chemins de fer. Mais cette comparaison devient injuste pour nos réseaux quand on songe qu'il n'y a au Canada que 221 habitants par mille de voie ferrée tandis qu'on en compte 420 aux Etats-Unis. Il arrive alors qu'au Canada le trafic n'est pas assez dense pour permettre de diminuer le coût moyen du transport d'une tonne. On devrait songer que vu un tel état de choses, il y a lieu d'être satisfaits de maintenir les tarifs à peu près au niveau, où dans les conditions qui prévalent les tarifs sont les plus bas. Quoi qu'il en soit il nous faut mettre nos réseaux en comparaison avec d'autres, et si on choisit ceux des Etats-Unis j'ai la conviction que les nôtres sont administrés avec autant d'efficacité et d'économie que ceux d'aucun autre pays.

Il est également dit dans les représentations faites par cette compagnie et d'autres inté-