

du temps et demi après un certain nombre d'heures. La déclaration dont je parle date du 7 mars dernier et est dans les termes suivants:

Par le fait qu'un employé de chemin de fer, après tant d'heures de travail, n'avait, par exemple, qu'à retarder un train pour avoir droit à un salaire et demi, à titre de travail de surcroît. Je sais des cas où c'est arrivé, surtout dans le service des convois-marchandises, dans la province d'Ontario. On conçoit quels abus de pareils procédés pourraient déterminer.

Or, je crois que tout employé de chemin de fer, ou qui que soit attaché à l'exploitation d'un chemin de fer, sait parfaitement qu'on ne voit jamais un employé retardant délibérément un train dans le but d'avoir des compensations et si cette chose arrivait, des mesures seraient prises afin qu'elles ne se produisent jamais de nouveau. Le fait a pu se produire exceptionnellement, mais cette chose ne se pratique pas, elle n'est admise ni par les fonctionnaires ni par les employés dans tout le Dominion et je suis certain qu'ils seraient reconnaissants à l'honorable député s'il voulait bien leur signaler un seul cas. Quant à cette déclaration du député d'Oxford-Sud, je ne veux pas du tout l'exploiter et en abuser, mais mon attention a été attirée sur ses paroles par tant de personnes que je désirerais consigner une réponse dans le *hansard* comme je veux y faire insérer une réponse publiée par l'*Edmonton Journal* du 3 avril dernier.

A l'éditeur, *The Journal*.

Monsieur,—Au sujet des "gros salaires payés aux mécaniciens, etc." (quels que soient ceux que désigne cette appellation abrégée), il ne serait pas juste de trop demander à votre correspondant évidemment mal renseigné, Emmeline Gibb Taylor, dans le *Journal* de ce soir; mais je vois que ce n'est que récemment que par tout le Canada, on a commencé à citer de Donald Sutherland, député, cette affirmation gratuite et dénuée de fondement à propos des salaires de \$5,000 à \$6,000 par année.

On ne semble pas comprendre que le service des locomotives sur nos chemins de fer est réglé par l'ancienneté. J'ai moi-même 13 années de service comme chauffeur et mécanicien, et la plus forte somme que j'aie retirée en une année a été de \$2,326.65, et une seule autre fois, mon salaire a dépassé la somme de \$2,000. Les chemins de fer du Canada, comme ceux des Etats-Unis sont régis par ce que nous appelons la convention commune de Chicago. Cette convention, qui a été acceptée par nous, limite le parcours mensuel d'un mécanicien de convoi pour voyageurs à 4,800 milles, et celui des mécaniciens sur convois de marchandises à 3,800 milles. Cette limite a pour but de répartir le travail et d'aider les employés supplémentaires qui ne peuvent diriger une locomotive régulière. En prenant les locomotives les plus puissantes, commandant le plus fort salaire, et en supposant que le mécanicien puisse toujours faire le plus long parcours et ne perdrait pas une heure dans toute l'année, chose que nous voyons très rarement et que je n'ai pour ma part jamais vue en pratique, le maximum de salaire pour le mécanicien sur convois de voyageurs serait de \$3,473 (pour quatre mécaniciens seulement), et sur convois de marchandises, de \$3,210 par année. Les hommes qui peuvent atteindre un salaire dans ces proportions y sont parvenus après bien

des années de service, que les personnes les plus compétentes à ce sujet sont loin de regarder comme une profession "de luxe". Quand ils sont arrivés au sommet de l'échelle, le salaire de \$5,000 par année est impossible encore. Il se trouve certainement des occasions où le salaire gagné donnerait cette proportion en le multipliant par 52 semaines; par exemple, lors des accidents, quand les hommes sont forcés de rester en devoir jusqu'à ce que la voie soit déblayée, qu'ils aient sommeil ou non; dans les cas de blocus par la neige, lorsque nous sommes arrêtés dans une tempête pendant 12 à 18 heures, sans nourriture, puis que, par suite du délai même, il faut que la locomotive soit remise immédiatement en service aussitôt qu'elle revient à l'atelier; lors du volume pressant des transports, quand les hommes sont appelés au service avant que leur période de repos soit terminée, tout cela indique peu une profession de luxe. Pour ce qui concerne la classe des employés supplémentaires, cependant (et nous sommes nombreux), je dirai que ce matin j'ai reçu un chèque de \$83.35 pour mon salaire de deux semaines comme mécanicien. Ce n'est pas le plus fort, ni le plus bas salaire que j'aie retiré. Durant ces deux semaines, j'ai dû me tenir constamment à portée du téléphone, car lorsque nous manquons un appel, nous passons au bas de la liste, et s'il en résulte des délais, on nous en tient responsables.

Quand il arrive qu'un accident est évité de bien près, on entend souvent parler du "sang-froid et de l'adresse" d'un mécanicien, et des "vies qui dépendent de sa vigilance et de son jugement" et d'autres choses semblables; le même homme paraît être un voleur au jour de la paie. Le mécanicien sur convoi de voyageurs a souvent entre les mains un matériel valant au delà d'un demi-million de dollars; pareillement, le mécanicien sur convoi de marchandises est souvent obligé de conduire à une grande vitesse des marchandises de grande valeur, dans des conditions bien inférieures au point de vue des facilités qu'il a d'arrêter brusquement le train en cas de danger.

La vraie réponse aux critiques intempestives, c'est que les fonctionnaires de chemins de fer, les meilleurs juges de ces faits, ont récemment accepté d'augmenter les salaires des mécaniciens sur plusieurs chemins de fer américains. Quelqu'un pourra dire, je suppose, qu'on "les a menacés du bâton". Ceux qui seraient portés à dire cela ne font que manifester leur ignorance de nos négociations, de la classe d'hommes engagés dans ces négociations, de l'excellence de nos relations avec les hauts fonctionnaires, en un mot, ils démontrent leur incompetence absolue à prononcer un jugement.

F. G. ROE.

Ce sont là les conditions réelles, monsieur l'Orateur, et je suis heureux d'avoir pu répondre aux déclarations qui ont été faites à ce propos.

Passant maintenant aux remarques faites par l'honorable député de Sherbrooke (M. McCrae) cet après-midi, si je me rappelle bien. Il s'est exprimé presque dans les mêmes termes que l'année dernière et l'année précédente. En relisant les débats, on croirait qu'il a cité un discours qu'il aurait fait antérieurement devant la Chambre. Je ne veux pas être injuste envers lui, mais je prends simplement les textes tels qu'ils sont. Je crois qu'il est de mon devoir de répondre à quelques-unes de ses assertions, mais veuillez me permettre d'abord de citer les paroles qu'il a prononcées dans le débat sur le budget, il y a deux ans. Voici ce que je trouve dans le compte rendu de 1922, à la page 2424: