

même des colporteurs, chacun de ceux qui vendent des marchandises est un intermédiaire.

Si quelqu'une de ces classes reçoit plus que sa juste part de ce que l'opération produira, les autres obtiendront trop peu. Par exemple aujourd'hui les voituriers reçoivent beaucoup plus que leur part. Dans quelques cas, les intermédiaires reçoivent plus que leur part, mais je dois dire que les cultivateurs de l'Ouest s'arrangent pour la vente de leur grain de telle façon qu'il n'y a pas beaucoup de profit pour l'intermédiaire. Mais, il s'en produit dans d'autres industries. Ainsi, l'écart entre le prix que reçoit le fabricant de chaussures et le prix que paie le consommateur est souvent plus considérable qu'il ne devrait l'être. Cependant, ce sont surtout les compagnies de transport qui reçoivent plus que leur juste part des charges que nos industries sont en mesure de supporter. Et la conséquence, c'est qu'à la fin de l'année, le producteur se rendant compte qu'il a perdu de l'argent, cesse de fournir du travail. Voilà qui explique le grand nombre des chômeurs et de ceux qui quittent le pays. En 1920, alors que le blé valait \$3 du boisseau et que toutes choses se vendaient aux prix demandés, les tarifs de transport n'étaient pas aussi élevés qu'à l'heure actuelle. Cependant, la valeur des produits de la ferme, de nos forêts, de nos mines et de nos pêcheries a diminué de moitié et même plus en certains cas, tandis que les tarifs de transport ont été réduits de 12 p. 100 à peine et les compagnies de transport s'agitent pour en obtenir le relèvement. J'ajouterai que sir Henry Thornton et M. Beatty, les présidents de nos deux grands systèmes de transport, croient peut-être qu'ils dirigent l'administration de leurs réseaux respectifs. C'est exact jusqu'à un certain point, mais ils ont fort peu à dire en ce qui regarde le taux des salaires, les heures de travail, le classement de la main-d'œuvre et tout ce qui s'ensuit; ils sont pour ainsi dire impuissants à régler ce problème. La seule autorité qui peut et devrait donner une solution au problème—et voilà pourquoi j'appuie tant sur ce point,—c'est le Gouvernement. La seule entreprise sur tout le continent qui soit réellement administrée par son propriétaire, c'est celle de Henry Ford. Il n'a pas peur de dire aux unions ouvrières, peu importe qu'elles soient internationales ou régionales: "N'intervenez pas dans mes affaires; je dirige cette entreprise comme je l'entends et je ne tolérerai pas d'ingérence de qui que ce soit." Il est pitoyable que le gouvernement du Canada ne puisse déployer la somme de courage dont fait preuve ce citoyen des Etats-Unis. Je souhaiterais que le Gouvernement se rendit compte du fait que les administrateurs de nos

[M. McCrea.]

deux grands réseaux de chemin de fer sont impuissants pour ainsi dire à réduire les tarifs de transport sans déterminer de gros déficits étant donné le coût élevé de la main-d'œuvre. Le Pacifique-Canadien est impuissant, dans les circonstances; mais nous pourrions tenter l'expérience sur le réseau de l'Etat. Il faut que le Pacifique-Canadien réalise des bénéfices pour faire face à ses obligations.

Maintenant, avec la permission de la Chambre, je citerai quelques chiffres en vue de démontrer la nécessité de reviser les salaires afin de rétablir l'équilibre dans notre situation économique. Il y a deux ans passés, j'ai fait allusion à ce problème, mais un honorable sénateur se donna la tâche de corriger mes chiffres—plus que cela, il alla même jusqu'à affirmer qu'ils étaient erronés. Je suis allé aux renseignements afin de me rendre compte si, oui ou non, je savais ce dont je parle.

J'avais affirmé dans le temps que les frais d'exploitation de nos chemins de fer avaient augmenté d'une façon sensible, bien que les recettes eussent été loin de suivre la même progression ascendante. Or, je relève le fait suivant en ce qui regarde le bilan d'une gare, dans une région où le transport du bois de commerce et du bois à pâte constitue le gros du trafic. En 1910, les recettes de la compagnie du chemin de fer furent de \$14,080.25 tandis que les frais d'entretien de la gare en question s'élevaient à \$824.75. Je ferai remarquer en passant pour ce qui est de cette gare en particulier,—et je crois que la même règle s'applique à toutes les gares de chemin de fer,—que l'agent habite au-dessus ou dans le voisinage immédiat; le loyer, le combustible, l'éclairage, les balais, le savon et tous les autres articles nécessaires au nettoyage de la gare et de son logement, lui sont fournis gratuitement, dans la pratique, il n'a qu'à se procurer la nourriture et le vêtement pour lui et sa famille. Or, en 1920, c'est-à-dire dix ans plus tard, les revenus étaient montés à \$17,992.76 tandis que les frais d'entretien atteignaient le chiffre de \$3,062.64—les frais d'entretien avaient donc quadruplé pour ainsi dire dans l'espace de 10 ans, mais les revenus n'accusaient qu'une augmentation de 25 p. 100. Il ne faut pas perdre de vue, toutefois, qu'en 1920, les tarifs de transport avaient plus que doublé comparativement à ceux de 1910. A titre d'exemple, je citerai encore le cas d'une autre gare sur le parcours du chemin de fer National-Canadien, qui est censée être exploitée de la façon la plus économique pour le bénéfice du pays. Voici les chiffres pour une période de 15 jours—soit du premier au 15 janvier 1921. Le traitement mensuel de l'agent était de \$125 sur le pied de 25 jours de travail durant le mois. Son traitement régulier pour douze vingt-cinquièmes du mois