

2. Que le pouvoir d'achat de la moyenne-heure des salaires, identiquement ajusté, a toujours, depuis 1931, dépassé de plus de 25 p. 100 le niveau de 1926; qu'il l'a toujours dépassé de 30 à 35 p. 100 depuis 1935, et qu'en 1938 il l'a, je crois, dépassé de plus de 40 p. 100.

A l'appui de ces deux affirmations je présente les tableaux 1 et 2 et le graphique I. Je signale particulièrement la corrélation inverse presque parfaite entre le relèvement des salaires touchés et la réduction du nombre d'employés.

3. Quant aux pertes d'emploi, la statistique révèle que les jeunes chauffeurs et serre-freins ont toujours fait des sacrifices beaucoup plus grands que les mécaniciens et conducteurs plus anciens.

En 1926, les mécaniciens et les conducteurs comptaient plus d'heures de travail par homme et par année que leurs coemployés plus jeunes, chauffeurs et serre-freins. Cette disparité s'accentua grandement à mesure que la dépression économique s'aggravait et persistait encore en 1937, dernière année sur laquelle il existe des données complètes. Je présente les tableaux 3-8 inclusivement pour confirmer cette affirmation.

M. Chase a beaucoup parlé des sacrifices bénévoles des anciens employés. Je crois qu'il conviendrait de lire ces tableaux en regard de son témoignage.

Pour prouver dans quelle mesure le service des voyageurs diminue en dépit des tentatives faites de réduire le parcours des trains, je présente le tableau 9 et le graphique II qui font voir les salaires payés aux employés des trains et des locomotives de voyageurs en proportion des recettes voyageurs et de celles des trains de voyageurs. On notera que même en 1937, le fardeau des salaires était deux fois plus lourd qu'en 1917.

Le tableau 10 et le graphique III font voir le nombre d'heures de travail des employés sur les trains et sur les locomotives de voyageurs par 100 train-mille. Le fléchissement dans les 20 années est d'environ 33 p. 100, soit dans la proportion de 2 p. 100 par année. Il en résulte une réduction constante du travail de la main-d'œuvre pour toucher un salaire dont le chiffre est déterminé par le parcours franchi quand ce dernier hausse le chiffre du salaire.

Le tableau 2 et le graphique IV donnent le coût direct en salaires du parcours par train-mille, en dollars courants et en pouvoir d'achat pour 1926. J'insiste surtout sur le fait que d'après la base rectifiée le coût en salaires par train-mille voisine maintenant (1939) son maximum de la période de dépression en raison de l'augmentation du coût en salaires par mille et d'une baisse à l'indice des prix de gros.

Le tableau 12 compare les salaires payés à toutes les catégories d'employés et imputés sur les frais d'exploitation en proportion des recettes totales d'exploitation au Canada et aux Etats-Unis, de 1926 à 1937. Il fait voir que les employés de chemins de fer canadiens ont chaque année touché un plus fort pourcentage des recettes que les employés des chemins de fer de la catégorie I des Etats-Unis, et que de 1930 à 1933, les trois années incluses, cet excédent dépassa 20 p. 100 chaque année.

En d'autres termes, je prétends, monsieur, que le fardeau des chemins de fer canadiens, comparé au trafic et au revenu, est même plus onéreux que celui des chemins de fer américains.

Les tableaux 13 et 14 et les graphiques V et VI révèlent l'autre aspect de ce fardeau épouvantable sur le budget des chemins de fer. Ils indiquent que le peu d'argent dont ils disposent pour placement sur les propriétés, ils l'affectent à l'exploitation courante et non aux renouvellements nécessaires. Une mise très réelle de capitaux peut s'effectuer pour maintenir le niveau courant des salaires.

M. Kelly a bien voulu parler de moi dans son exposé. Je demanderais que ses observations fussent notées au regard du tableau 12 qui montre combien le fardeau des salaires pèse plus lourdement sur les revenus au Canada qu'aux Etats-