

est très difficile de dire jusqu'où nous devrions aller, tant les intérêts en jeu sont divers.

Cependant, j'ai à faire au ministre du Travail une proposition quelque peu dans le sens d'une observation qu'il a faite à la Chambre: si aucun texte de loi ne permet de modifier l'acte dont l'honorable ministre est chargé de faire l'application, de manière à permettre de constituer un tribunal, en outre de celui que nous avons déjà, en vue de déterminer l'exécution des conventions, un tribunal qui soit pleinement outillé pour contraindre les parties à tenir parole, je lui promets mon appui s'il propose l'adoption d'un tel texte. Et si, au point où nous en sommes, le bill en dé-livération peut être modifié dans ce sens, je ne m'y opposerai aucunement. Je suis d'avis, toutefois, que toute loi que nous adopterons à l'avenir touchant le règlement de conflits entre employés et compagnies, devra être déclarée applicable absolument à cette compagnie comme à tous les autres.

Il n'existe aucun doute à cet égard; mais je tiens à faire constater que je suis fortement en faveur,—et cela en me fondant sur la connaissance directe que j'ai des faits dans cette affaire même,—de toute mesure tendant à établir les rouages nécessaires, en outre de ceux que nous avons déjà, pour forcer les compagnies à exécuter dans tous les détails les engagements qu'elles prennent, ou sinon d'en subir la peine.

M. CURRIE: En ma qualité de parrain de ce projet de loi, j'aimerais à dire quelques mots sur son sujet. Il n'a nullement trait à la réglementation du travail ou à la question de la main-d'œuvre par rapport au Grand-Tronc. Il s'occupe uniquement de l'économie interne de la compagnie sans s'immiscer le moins dans les rapports de la compagnie du Grand-Tronc avec le public. Il n'autorise pas le Parlement à donner à la compagnie du Grand-Tronc une somme considérable, comme l'honorable député de la gauche l'a affirmé il y a un instant. Mon rôle en ce qui regarde ce bill, a été simplement celui du département qu'on charge de prendre soin d'une mesure d'intérêt privé. Le premier bill dont j'ai eu le plaisir de proposer l'adoption en cette Chambre était un bill de divorce. Or, je suis absolument opposé au divorce. Cependant, lorsqu'on me pria, en ma qualité de membre de la Chambre des communes, de déposer ce projet de loi, je ne refusai pas, car je jugeais qu'il était de mon devoir de faire tout ce qui dépendait de moi pour faciliter l'adoption de mesures d'intérêt privé. M. Wainwright, de la compagnie du Grand-Tronc, me pria de me charger de deux bills pour sa compagnie. Je lui demandai s'ils renfermaient quelque chose qui fût d'intérêt public, ou d'un caractère

M. GRAHAM.

litigieux, et il me répondit que non. Je me chargeai volontiers d'y voir. Les bills furent transmis au comité des Chemins de fer. Sir Roger de Coverly disait, si j'en crois son histoire, qu'après avoir lu un almanach ou quelques livres de médecine, il observait chez lui tous les symptômes du rhumatisme ou de la goutte, sans avoir le mal. Mes bills présentent tous les symptômes d'une législation ouvrière, mais ils n'ont aucun rapport à ce sujet.

Je suis d'avis que ce bill est attaqué, simplement parce que certains députés ayant cru devoir s'abstenir de critiquer le projet de loi d'il y a quelques jours comme mesure d'intérêt public, qui tendait à accorder à ce chemin de fer une subvention de 4 ou 5 millions, ont jugé qu'il y aurait moins d'inconvénients à battre en brèche ce bill d'intérêt privé. Personne en cette enceinte n'a plus de sympathie pour moi pour les ouvriers. J'ai travaillé de mes mains dans ma jeunesse, et je suis prêt à le faire de nouveau, si c'est nécessaire. Mes sympathies sont toutes acquises aux ouvriers. Je ne trouve rien pour justifier la conduite des administrateurs de ce chemin de fer qui ont refusé de donner suite à cette convention. Mais cela n'a rien à faire avec la présente mesure. Celle-ci s'occupe de l'économie interne de la compagnie du Grand-Tronc, et l'autorise à prélever quelque chose comme 30 millions de ses propres fonds pour l'amélioration du chemin de fer et l'avantage du peuple canadien. Si les hommes d'équipe du Grand-Tronc avaient eu à se plaindre de ce projet de loi, je serais disposé à le retirer; je suis prêt à le faire, si on me montre qu'il renferme quelque disposition fâcheuse. Mais j'ai eu une conversation avec le président du comité des griefs du Grand-Tronc, hier soir, lorsque nous nous sommes formés en comité, et il me déclara qu'il espérait qu'on ne ferait rien pour entraver la délibération du bill, mais qu'au contraire on en faciliterait l'adoption. Beaucoup des membres de la députation n'ont jamais été ouvriers; ils se recrutent dans les professions libérales. Mais que chacun se rende compte que l'ouvrier honnête et laborieux redoute beaucoup plus une grève, un conflit industriel, que les compagnies elles-mêmes. Et l'homme politique qui fait quoi que ce soit pour mettre aux prises les compagnies et les ouvriers commet un crime contre ces derniers, plutôt qu'il ne leur confère une faveur. En ce moment, l'horizon industriel se couvre de nuages menaçants. Dans la Grande-Bretagne, nous avons la grève des charbonniers, par suite de laquelle les industries de toutes sortes ont dû suspendre leurs opérations et les pertes se chiffrent par millions tous les jours. De même les Etats-Unis sont menacés de conflit à l'heure actuelle; et voici maintenant que des constestations éclatent entre cette compa-