

il serait dans l'intérêt public de créer un sentiment populaire qui forcerait les employés à reprendre leur travail. Laissez-moi donner un exemple de ce qui s'est passé ici même à Ottawa. Un conflit existe présentement entre les cantonniers et la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique. J'ai entendu dire que deux personnes haut placées ont offert aux autorités du Canada-Atlantique leur services en vue d'amener un règlement équitable et que leur offre a été refusée. Qu'en est-il résulté ? Je n'en sais rien personnellement, mais on me dit,—et si je me trompe je suis prêt à me rétracter—que les plus pesantes locomotives du chemin de fer Canada-Atlantique sont dans les remises aujourd'hui, que la compagnie craint de les faire circuler sur la voie qui n'est pas dans l'état qu'elle serait si les cantonniers y travaillaient. Si cela est vrai, le département du Travail devrait intervenir de quelque façon, parce que la question a dépassé les limites d'un conflit entre la Compagnie du Canada-Atlantique et ses cantonniers, et qu'il peut survenir en tout temps des accidents et des pertes de vie. Si la compagnie n'est pas raisonnable et ne veut pas que l'on fasse une enquête dans ses affaires, on devrait alors la faire voir au pays telle qu'elle est. Je ne crois pas que le bill comporte une signification assez étendue pour permettre au bureau d'arbitrage d'obtenir des renseignements suffisants pour donner une bonne décision.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Voyez l'article 12.

M. INGRAM : L'article 12 se lit comme suit :

12. Pour les fins de cette enquête, le bureau aura tous les pouvoirs d'assigner devant lui tous témoins, et de leur enjoindre de rendre témoignage sous serment ou par voie d'affirmation solennelle, s'ils ont droit à l'affirmation en matières civiles, et de produire les documents et pièces à conviction que le bureau jugera nécessaires à une instruction complète ; et il aura, pour assurer la présence des témoins et les forcer à rendre témoignage, le même pouvoir qu'a toute cour de juridiction supérieure (court of record) en matières civiles ; mais nul témoin ne doit être forcé de répondre à une question si la réponse à cette question peut le rendre passible d'une poursuite au criminel.

D'après cet article il semblerait que les commissaires enquêteurs devraient pouvoir obtenir tous les renseignements nécessaires pour se faire une opinion exacte de la question. Je ne suis pas avocat, mais lorsque je lis ce bill je n'y trouve aucun moyen de faire mettre à exécution les décisions du bureau parce qu'il n'édicte aucune pénalité. Nous aurons, cependant, plus de latitude pour en discuter les différents articles, mais en attendant je veux dire à cette Chambre que c'est la première fois que l'on fait pour les employés de chemin de fer une loi qu'ils n'ont pas spécialement demandée, et qui les range à part comme étant les seuls travailleurs au sujet desquels on doit faire des lois.

M. INGRAM.

Je ne sais pas si ce parlement a le droit de légiférer au sujet de questions affectant les manufactures ou si ce sujet tombe sous la juridiction des provinces. Je sais que dans la province d'Ontario nous avons ce que l'on appelle la loi d'arbitrage mutuel, mais je dois dire qu'autant que je sache, cette loi est restée lettre-morte. On ne peut s'en servir que de consentement mutuel, et à ma connaissance il n'a jamais été utilisé. Quoi qu'il en soit, si ce sont les provinces qui ont juridiction en ces matières, on devra tenir les législatures responsables si elles ne font pas leur devoir.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Il est de notre devoir d'apporter à l'élaboration de projets de loi tendant à améliorer les relations entre patrons et employés toute l'aide possible. A cet égard, il y a certains points de ce bill sur lesquels je veux appeler l'attention de l'honorable ministre du Travail. L'article 2 dit que cette loi s'appliquera à toutes les compagnie de chemin de fer, qu'elles soient sous la juridiction du parlement fédéral ou sous celle des législatures provinciales. Je doute fort que nous ayons le droit de légiférer dans les cas de différends entre les employés d'un chemin de fer soumis à la juridiction provinciale et la compagnie qui exploite ce chemin. A première vue je ne crois pas que nous ayons ce droit, et nous devrions demander à ce sujet l'opinion du ministre de la Justice. Au cas où des différends s'élèveraient entre les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction des législatures provinciales et leurs employés, à quel titre pourrions-nous intervenir et mettre en opération les moyens offerts par ce bill. Ceci m'amène à soumettre cette autre considération à l'honorable ministre. Autant que je sache, ce parlement n'a jamais légiféré sur des sujets de cette nature avant l'année 1900, et je doute que nous ayons juridiction pour faire des lois ayant pour but de régler les différends entre employés et compagnies de chemin de fer. La difficulté survient au sujet des contrats de louage et d'engagement d'ouvriers qui tombent sous le paragraphe de l'article 92 de l'Acte de la Confédération, qui donne aux législatures provinciales juridiction entière sur tout ce qui se rapporte à la propriété et aux droits civils. Le conflit qui existe aujourd'hui dans la ville de Montréal résulte des contrats de louage des ouvriers, et je doute fort que ce parlement ait juridiction dans des matières de ce genre. On prétendra peut-être qu'en vertu des termes généraux de l'Acte de la Confédération qui autorisent le parlement du Canada à légiférer pour la paix, le bon ordre et le bon gouvernement du pays, nous pouvons peut-être intervenir ; mais à part cela je crois que toutes les disputes et les conflits entre ouvriers et patrons tombent sous la juridiction des législatures provinciales ; c'est évidemment ce que l'on a cru jusqu'ici, car l'honorable député qui m'a