

d'après les mêmes principes. Je ne puis pas assurer que la constitution de cette association défend à ses membres de prendre part à des grèves, mais je connais les dispositions conciliantes du chef de cette association, M. Arthur, qui n'est pas canadien et réside de l'autre côté de la frontière, mais est à la tête de cette association depuis plusieurs années, et je sais qu'il a toujours été d'avis que les mécaniciens de locomotives ne devraient prendre part à aucune grève, s'il y a moyen de l'éviter. Ces mécaniciens sont absolument opposés aux grèves, bien que quelquefois, je présume, ils soient obligés de s'y joindre. Les autres associations auxquelles ce bill s'applique professent, je le sais, les mêmes opinions. Aucun de leurs membres n'appartient à ces associations "lâches", comme on l'a dit tout à l'heure. Au sujet du projet de loi que l'on nous propose cette année, et celle que l'on nous a soumise l'année dernière, je dirai—mais je puis me tromper—que les associations mêmes que ce bill vise spécialement et que le bill de l'année dernière visait aussi, n'ont pas demandé de loi de cette sorte. Elles n'ont demandé aucune loi spéciale, et si l'on en a soumise une à la Chambre elles n'avaient pas demandé de loi leur accordant des privilèges exécutifs que ne pourraient avoir aucune autre classe d'ouvriers. Elles n'ont jamais demandé d'être spécialement choisies comme les seules auxquelles une loi de ce genre devrait s'appliquer. Je ne sache pas que les employés de chemins de fer aient jamais fait une demande de cette nature, mais constatant que l'on avait déposé devant cette Chambre l'année dernière, une loi à laquelle leur association avait de très fortes objections, ils nommèrent une délégation qui vint, pendant la vacance du parlement, exposer au ministre du Travail les objections qu'ils avaient à la loi; et l'honorable ministre dira que je dis vrai. Comme résultat de cette conférence, le ministre a complètement abandonné le bill de l'année dernière et présente ce nouveau bill cette année. Je suppose que les employés de chemins de fer ont compris que le gouvernement était tenu de proposer une loi de cette sorte, et dans ce cas, leurs efforts ont tendu à obtenir un bill moins mauvais que celui de l'année dernière. Y a-t-il là quelque chose de déraisonnable, de mauvais ou de méprisable? Je ne le crois pas. Nous sommes ici pour légiférer pour toutes les classes de la société. Nous ne sommes pas ici pour légiférer spécialement pour une classe particulière, mais pour légiférer dans les intérêts de tout le peuple sans faire dommage à aucune classe. Mes rapports avec les employés de chemins de fer du Canada me permettent de dire qu'un très grand nombre d'entre eux sont aussi modérés que les remarques que je fais dans ce moment. Ils ne demandent aucune faveur; ils ne demandent rien qui ferait tort à une autre classe de la société; tout ce qu'ils demandent, c'est une législation juste et rai-

sonnable comme on en accorde aux autres classes de la société. Quant à ce bill, plusieurs parties peuvent en être défectueuses, mais quelque mauvaises qu'elles puissent être, elles sont très inoffensives ainsi que l'a dit le député de Toronto (M. Clarke), et étant inoffensives, je ne vois pas qu'elles puissent faire de mal à aucune autre classe de la société.

Dans quelques parties de l'Australie, en particulier, où les associations veulent avoir une législation spéciale, et où elles insistent sur l'arbitrage entre elles et les patrons, on prétend qu'elles devraient être constituées en corps politique comme les compagnies de chemins de fer et les sociétés industrielles, et qu'étant ainsi constituées, si elles ne remplissent pas les conditions de l'engagement qu'elles ont pris, elles seront tout aussi responsables que les patrons.

M. PUTTEE : Elle sont constituées ainsi seulement pour les fins de l'acte d'arbitrage obligatoire.

M. INGRAM : Je ne discute pas ce point. Je dis simplement que plusieurs personnes prétendent que les associations devraient être tenues aussi responsables que les patrons. Je puis dire aussi qu'en Australie, la question de conciliation entraîne des difficultés.

Les membres des comités de conciliation sont rétribués; l'on a découvert que ces membres gagnaient plus de cette façon qu'ils pouvaient gagner autrement, et que pour cette raison ils prenaient des moyens de provoquer et de fomenter des grèves et des conflits entre le capital et le travail. Pour cette raison, la population s'est élevée contre ces comités de conciliation. C'est là l'objection que l'on constate en Australie à la conciliation, et je serais très peiné si les conditions étaient les mêmes au Canada qu'en Australie, parce qu'alors les mêmes difficultés surviendraient.

L'honorable ministre a dit aujourd'hui que ce bill ressemblait beaucoup à celui des Etats-Unis. Si tel est le cas, nous aurons alors les mêmes résultats qu'aux Etats-Unis. Par exemple, lorsqu'un conflit survient entre une compagnie de chemins de fer et ses employés et que les deux parties refusent d'avoir recours à la conciliation pour régler leurs difficultés, je suppose que dans ces circonstances, le bill permet au département du Travail d'imposer une enquête indépendante de l'une ou l'autre. Si le résultat des délibérations du département est publié dans "La Gazette du Travail" afin de créer un mouvement d'opinion publique contre ceux qui refusent d'accepter la décision, je ne vois pas quel tort cela puisse faire. Si une compagnie de chemins de fer fait ce qui est juste à l'égard de ses employés elle ne doit avoir rien à craindre d'une enquête juste et raisonnable. D'un autre côté, si les employés ne veulent pas accepter la conciliation, et si après enquête le gouvernement découvre que les employés sont blâmables, alors