

sociétaires ont d'abord paru favorables à ces amendements, mais tout récemment, les différentes sections de la Société se sont réunies et ont tour à tour rejeté la proposition. Nous croyons que la Société s'est mise dans son tort, car si l'on veut réhabiliter le port de Québec, il faut à tout prix en rendre l'accès facile et peu coûteux.

Quelques données officielles sur l'histoire et le caractère de la Société de Bord trouvent ici leur place. Sa fondation date de 1862, et son acte civil est le chapitre 98 du Statut 25 Victoria. Si l'on consulte sa charte, on est tout surpris de voir que la "Quebec Ship Laborer's Benevolent Society" n'a d'autres pouvoirs légaux que ceux des sociétés de bienfaisance mutuelle ordinaires. Le Parlement lui a donné le droit de passer des règlements de secours mutuel seulement.

Ce n'est pas la première fois que la Chambre de commerce essaie les moyens conciliants. Il y a dix ans, sous la présidence de l'hon. Jos. Shehyn, elle invitait les chefs débardeurs à une conférence amicale en vue d'amener la Société à mettre de l'eau dans son vin. Les délégués ouvriers consentirent à soumettre les amendements suivants à leurs différentes sections et à travailler à les faire adopter :

On demandait de porter à 10 heures la journée de travail jusqu'au 1er octobre, attendu qu'à Montréal elle était de 10 heures toute la saison et que le salaire payé à Montréal était de \$2 à 2.50 par jour, au lieu de \$2, 3 et 4 à Québec; qu'il fût permis aux hommes de travailler au besoin les jours de fêtes; que le salaire fût 30c. l'heure, 45c. après l'heure, avec une heure de repos pour déjeuner et diner; que les steamers eussent le privilège d'employer leur treuils à vapeur pour monter à bord le bois ou tout autre article, mais non pour le manœuvre en cale, etc.

En 1887, deux ans après cette tentative restée infructueuse, la Chambre de commerce invitait de nouveau par écrit la Société à une conférence, mais sa lettre restait sans réponse.

En mars 1888, la Commission fédérale du Travail siégeait à Québec; plusieurs des témoins assignés en profitèrent pour exposer leurs griefs contre la Société des journaliers de navires. Voici quelques extraits de cette enquête.

M. Wm. Rae attribuait à la Société le transfert du chargement des madriers de Québec à Montréal, et déclarait que le salaire des débardeurs était de moitié plus élevé le jour, et le double la nuit, comparativement à Montréal. M. Beckett raconta que dans une circonstance, voulant expédier 5 à 6 mille pieds de petit bois, et les hommes de la Société exigeant que le capitaine employât pour cela une équi-

pe complète comme pour le bois carré, il engagea des barges et transporta le bois à Montréal pour y être chargé. Il ajouta que ses vaisseaux sauvaient de l'argent en allant charger à Trois-Rivières, malgré les frais de remorquage et de pilotage. Tout cela fut confirmé par MM. E. H. Wade, A. Hansen, J. A. Maguire, Walter J. Ray, M. Ch. Pontland, avocat, cita un jugement de la Cour de circuit obtenu contre la Société par l'ouvrier Paradis de St-Romuald, pour dommages. Un capitaine avait dû le renvoyer parce qu'il n'était pas membre de la Société, et que les autres ouvriers refusaient de remuer un morceau de bois s'il continuait à travailler.

Cette enquête ne tarda pas à provoquer un mouvement sérieux de réforme. Le 23 juin 1888, M. DeGrosbois, alors député de Shefford, saisissait la Législature d'un projet de loi abrogeant le Statut 25 Victoria chapitre 98. La Société obtint le renvoi du bill devant un comité spécial dont voici le rapport :

"Votre comité a l'honneur de faire rapport qu'il a entendu les parties intéressées et qu'après les amendements suivants faits à leurs règlements par les membres de la Société de Bienveillance des journaliers de navires, savoir :

Le règlement no 42 est amendé. Les navires pourront se servir de leurs treuils à vapeur pour monter et empiler leur bois de construction, mais non pour le changer de place une fois à bord.

Cargaison mixtes.—Le capitaine ne sera pas tenu de prendre plus d'une équipe d'armateurs de madriers, mais le nombre d'hommes qu'il décidera d'employer devra être gardé jusqu'au chargement complet du navire.

Il est entendu que cette règle ne s'appliquera qu'aux vaisseaux prenant une demi-cargaison de bois carré ou une moindre quantité.

Les membres de cette association peuvent travailler les jours de fête aux prix ordinaires, mais ceux qui ne travaillent pas ces jours-là ont droit de reprendre leur emploi le jour suivant.

Le nombre d'ouvriers requis sur les vaisseaux qui se chargent de petit bois de construction pour les ports de l'Amérique du Sud est réduit à douze, pourvu que l'ouvrage ne soit pas fait par contrat; tous autres règles et règlements concernant les heures de travail, le montant des gages, etc., continueront à s'appliquer à ces vaisseaux :—

Votre comité recommande qu'il lui soit permis de retirer ce bill."

Deux ans après, la Législature, de nouveau saisie de la question, adopta la loi suivante :

(CH. 72, 54 VICT.)

Acte pour amender l'acte incorporant la "Société de bienfaisance des journaliers de navires de Québec."

[Sanctionnée le 30 décembre 1890.]

Attendu que par un acte passé en dix huit cent soixante et deux, un certain nombre de journaliers de navires avaient

été incorporés par le parlement de la ci devant province du Canada, sous le nom de "Société de bienfaisance des journaliers de navires de Québec:"

Attendu que la dite incorporation avait été ainsi accordée à la dite société seulement pour des fins de secours mutuels entre ses membres, et que jamais le parlement du Canada, en lui accordant la dite incorporation, n'avait eu l'intention de lui permettre, et que jamais il ne lui a permis de régler le travail du chargement et du déchargement des navires;

Attendu que, sans y être aucunement autorisée par sa charte, la dite société s'est permis de faire des règlements pour régler le chargement et le déchargement des navires, pour fixer les salaires et la rémunération à être payée aux ouvriers employés au chargement et au déchargement des navires dans le port de Québec;

Attendu qu'un grand nombre de ces règlements sont vexatoires, portent atteinte à la liberté du travail dans le port de Québec, et causent un dommage considérable au port de Québec, et

Attendu qu'il est opportun, en conséquence, d'amender le dit acte d'incorporation de la dite société; A ces causes, Sa Majesté, par et de l'avis, et du consentement de la Législature de Québec, décrète ce qui suit :

1. Tous les règlements et règles passés par la dite société et actuellement en vigueur ou qui pourront être passés à l'avenir, seront soumis à l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil, et ces règlements n'auront aucune force ni effet avant l'obtention de cette approbation; et tous les règlements ou parties de règlements ou règles non ainsi approuvés et non déclarés ressortir des pouvoirs conférés par la dite charte seront nuls et de nul effet.

2. Le présent acte entrera en vigueur le jour de sa sanction.

La Société s'est elle conformée à la prescription de ce statut? On nous dit que non. La question en est là.

Nous ne dissimulons pas qu'elle est extrêmement sérieuse.

#### QUÉBEC COMME CENTRE DE GROS

Le *Dry Goods Review* publie la lettre suivante de M. E. B. Garneau, de la maison P. Garneau, Fils & Cie :

Monsieur le rédacteur,

En parcourant votre livraison d'octobre, j'ai constaté une fois de plus que votre excellent journal, toujours à l'affût des idées saines et pratiques, paraît avoir comme un parti pris de toujours ignorer la cité de Québec. Un cas entre autres; revoyez votre article intitulé "A conference of merchants." Vous émettez l'opinion que cette assemblée devrait être alternativement convoquée à Halifax, Toronto, St-Jean ou Montréal. Pourquoi sauter ainsi par dessus Québec? Ne venons-nous après Montréal et Toronto par le nombre de maisons de gros et le volume d'affaires? Les associations importantes ne tiennent-elles pas fréquemment leurs conventions chez-nous?