

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : Il n'est pas sage, il me semble, de mettre dans nos statuts une loi inutile et qui sera toujours inutile. L'année dernière, lorsque le ministre a présenté son bill du travail à la Chambre, il a parlé comme suit :

Bien que ce ne soit pas ici l'occasion de faire de longs commentaires, cependant comme ce projet de loi est une innovation, quelques mots d'explication sont de mise. Je dois dire qu'il s'agit d'obliger à la conciliation les compagnies et les employés de chemins de fer pour régler certains différends qui surgissent de temps à autre. Le bill s'applique exclusivement au monde des chemins de fer et aux industries qui en relèvent : il ne concerne pas les conflits qui peuvent s'élever parmi d'autres classes.

L'honorable ministre a découvert depuis qu'il y a une très forte objection à l'arbitrage obligatoire. Je ne dirai pas maintenant si j'approuve ou désapprouve l'arbitrage obligatoire. Lorsque le ministre a présenté ce bill l'année dernière les circonstances générales nous justifieraient de croire que l'arbitrage obligatoire avait eu du succès en Australie et surtout dans la Nouvelle-Zélande. Un bill de ce genre n'a pas sa raison d'être à moins qu'il ne donne le pouvoir de faire quelque chose. Mais ce bill ne donne aucun pouvoir. Il permet de recueillir certains renseignements au sujet de certaines grèves de chemins de fer, mais son seul pouvoir réel est de faire un rapport et ce rapport sera publié dans la Gazette du Travail aux frais du pays. Personne n'a le pouvoir d'obliger une partie ou l'autre à accepter l'arbitrage, et d'après ce bill il n'y a rien à gagner pour aucune des parties à soumettre leur cause à un tel tribunal.

Nous en avons une preuve dans ce que l'on a appelé l'arbitrage de la chambre de commerce de Toronto, arbitrage qui a été copié, je crois, sur un projet formé par la chambre de commerce d'Angleterre. Après que les membres de la chambre de commerce d'Angleterre eurent éprouvé beaucoup de contradictions de la part des membres des chambres de commerce des différentes villes, on nomma une commission d'arbitrage qui devait, espérait-on, empêcher ces dépenses légales onéreuses résultant des disputes entre les membres de la chambre de commerce, principalement dans les opérations ou achats de grains. On avait cru que l'on pourrait soumettre ces disputes à ce tribunal et épargner ainsi des dépenses légales considérables. Je me crois justifiable de dire que ce tribunal de conciliation ou tribunal d'arbitrage a été un fiasco complet, et les faits ont prouvé que lorsque quelqu'un veut faire régler un différend, il s'adresse directement aux tribunaux, où il peut avoir une décision et en payer les frais qui quelquefois s'élèvent à plus que la compensation qu'on lui accorde.

Une autre défectuosité du bill, c'est qu'il ne s'applique qu'aux conflits du travail sur les chemins de fer. Or, comment définir ce qu'est un conflit du travail sur un chemin de

fer ? Nous avons aujourd'hui peut-être la grève la plus sérieuse qui ait eu lieu au Canada ; je veux parler de la grève des débardeurs à Montréal. Comment, en vertu de ce bill, le ministre du Travail pourrait-il appeler les débardeurs à soumettre leurs difficultés à l'arbitrage et publier le jugement de cet arbitrage dans la Gazette du Travail. Je ne crois pas que la chose soit possible, si j'interprète bien le sens du bill. Ce bill donne le pouvoir d'appliquer l'arbitrage dans des grèves ordinaires entre les compagnies de tramways et leurs employés dans des villes de cinq ou six mille habitants ; mais il ne pourvoit pas au règlement des grandes grèves de chemins de fer. On veut à l'aide de ce bill régler les conflits de chemins de fer, mais il n'offre aucun moyen d'arbitrage entre les ouvriers et leurs patrons dans aucune des grandes villes du Canada. Le bill ne s'étend pas au delà de certains métiers, et il n'accorde aucuns pouvoirs, et je prétends qu'il ne peut produire que mécontentement et aigreur entre ceux qui seront parties à l'arbitrage en vertu de ce bill.

M. E. B. INGRAM (Elgin-est) : M. l'Orateur, le ministre du Travail (l'honorable M. W. Mulock) a dit que les associations d'employés de chemins de fer étaient parfaitement satisfaites de ce bill. S'il en est ainsi, il est inutile que j'offre aucune proposition pour le perfectionner. Je me lève seulement pour dire ceci : On a dit des choses très rudes à l'adresse des associations que ce bill est supposé devoir viser spécialement, et je ne remplirais pas mon devoir si je ne prenais pas leur défense, principalement lorsque je crois que les remarques qui ont été faites ne sont pas justes et n'auraient pas dû être appliquées aux associations que ce bill affecte. Premièrement, je dirai que l'Ordre des conducteurs de chemins de fer du Canada a dans sa constitution depuis plusieurs années une clause spéciale qui défend strictement toute grève sous les auspices de l'association. Cela prouve d'une façon concluante que cette association n'est pas en faveur des grèves et qu'elle ne permettra à aucun de ses membres d'y prendre part. L'association est composée d'hommes de bon sens qui s'efforcent de discuter avec les compagnies de chemin de fer toute question en dispute, et à obtenir de cette façon les droits qu'elle croit avoir en qualité de serviteurs des compagnies de chemins de fer. Cette association est très utile. Elle donne une assurance à ses membres et fait tout en son pouvoir pour fournir aux chemins de fer des conducteurs capables et connaissant leurs devoirs, des hommes qui ne seront pas portés à entrer en grève ni à créer des difficultés aux compagnies de chemins de fer. En d'autres termes, cette association est très modérée dans ses tendances et elle ne veut prendre aucune part aux grèves. Quant à l'association des mécaniciens de locomotives, elle est conduite beaucoup