

nent des règlements au sujet du nombre d'hommes engagés sur chaque vaisseau ; l'article 40 dit :

Le complément nécessaire d'hommes pour former une équipe sera comme suit, savoir :

1. Les vaisseaux usant de 8 treuils devront employer pas moins de 24 hommes aux treuils, 9 hommes de cale, 3 brandilleurs et 2 employés stationnaires.

2. Les vaisseaux de 600 tonneaux et plus connus comme ayant doubles sabords, c'est-à-dire ayant un sabord sur les côtés de tribord et de bâbord à une des extrémités de la cale, ou dans l'entrepont, et placés soit à l'avant soit à l'arrière, n'emploieront pas moins de 18 hommes aux treuils, 7 hommes de cale, 2 brandilleurs et deux employés stationnaires.

Et ainsi de suite pour les vaisseaux de divers tonnages ; l'une de ces clauses dit :

Les vaisseaux à vapeur qui chargent ou déchargent des cargaisons générales n'emploieront pas moins de 18 hommes pour chaque compartiment. L'arrimeur aura le privilège de décharger les hommes lorsque le compartiment sera terminé.

Article 41 :

La journée de travail sera de 8 heures, commençant à 7 heures du matin, y compris une heure pour déjeuner et une heure pour dîner, et finissant à cinq heures de l'après-midi.

Article 42 :

Aucun membre de cette association ne travaillera à bord d'un vaisseau où l'on se servira d'une machine à vapeur (*donkey engine*) pour charger ou décharger le gros bois, les madriers, la planche, etc., excepté le bois à fusaux.

Article 43 :

Tout membre de cette association qui travaillera avec un chef d'équipe (*foreman*) qui n'en est pas membre paiera comme amende une journée de travail.

Tout membre de cette société qui est déchargé sans cause est obligé d'avertir les autres employés qui travaillent sur le même vaisseau, et s'ils ne cessent de travailler jusqu'à ce que tel membre soit réintégré dans son emploi, ils paieront comme amende une journée de salaire pour chaque jour de travail.

D'après cela, un homme qui a été déchargé n'a qu'à déclarer qu'il a été déchargé sans cause et toute l'association sera obligée de se mettre en grève et d'empêcher qui que ce soit de travailler.

Article 49 :

Aucun membre de cette association ne travaillera sur un vaisseau où les matelots sont employés au chargement ou pour décharger l'arrimage brisé (*broken stowage*).

Article 50 :

Tout membre de cette association qui sera employé par quelque arrimeur, ou capitaine, pour décharger un vaisseau, aura droit d'être employé au chargement du même navire ; et il sera du devoir de tous les membres de se protéger mutuellement, en ce cas, sous peine d'une amende d'une journée de salaire pour chaque jour où ils auront ainsi porté des madriers. Cette règle s'appliquera aux gardiens.

De quelle nature est cette protection ? je l'ignore.

Article 51 :

Tout vaisseau prenant un chargement ou une partie de chargement de madriers, planches, douelles ou toute autre cargaison, doit employer 4 hommes pour arrimer le dit chargement au taux de \$1.00 par jour, et il sera parfaitement entendu que les quatre hommes qui arriment ne porteront pas de madriers sous peine d'une amende d'une journée de salaire pour chaque jour où ils auront ainsi porté des madriers.

Article 54.

Aucun membre de cette association ne travaillera au chargement d'un vaisseau qui aura été déchargé par des personnes étrangères à l'association.

Article 55.

Tout maître de vaisseau qui entreprendra de charger son vaisseau avec son équipage sera noté pour ce fait, et privé dans la suite du travail de l'association.

Et il faut bien remarquer que cette association a forcé (j'emploie ce terme à propos) presque tous les ouvriers de bord de cette ville à s'enrôler dans ses rangs.

Article 59.

Tout membre travaillant avec un arrimeur à qui l'association a refusé de l'ouvrage paiera une amende de \$10.00 pour chaque jour de travail.

Ces règlements ont eu pour conséquence de faire de l'un des plus beaux ports du monde, l'un des plus pauvres et des

plus abandonnés. Peu de vaisseaux s'y arrêtent (un ou deux par semaine), et les revenus du havre diminuent au lieu de s'accroître. D'après l'état fourni par les commissaires du havre eux-mêmes, je constate que les exportations étaient, en 1885, en chiffres ronds, de \$7,600,000 ; en 1886 elles baissèrent à \$5,800,000, et en 1887 elles étaient réduites à \$5,100,000. Les importations ont également diminué : de \$3,500,000 qu'elles étaient en 1886 elles sont tombées à \$3,200,000 en 1887. La population de Québec diminue aussi, et j'attribue cette déchéance à ces règlements qui ne sont pas sanctionnés par la loi, qui n'ont de valeur que par la force brutale et l'intimidation. Je ne m'oppose pas à ce que les travailleurs s'organisent entre eux ; je crois à la protection du travail ; je crois que la commission nommée pour faire rapport sur la protection due aux travailleurs est d'une utilité vraiment pratique.

Je suis d'avis qu'il faut protéger le travailleur en tout ce qui se rapporte aux mœurs, à l'emploi des enfants et des femmes, et même en ce qui touche aux salaires ; mais je n'ai pas de confiance dans ces coalitions, combinaisons et associations, qui, au mépris de la loi s'imposent audacieusement par la force et la violence. J'affirme positivement que cette association a ruiné le havre de Québec, et je demande au ministre de la justice de nous venir en aide pour nous relever de cette triste condition. Nous avons dans notre district des ministres, dont je reconnais les capacités, mais qui probablement sont trop occupés ailleurs pour qu'il leur soit permis de nous venir en aide. C'est pourquoi je prie le ministre de la justice de vouloir bien nous tendre la main, dans cette occasion, et j'ai proposé cette motion dans le but de faire connaître à cette Chambre les causes réelles de la ruine du havre de Québec.

Motion adoptée.

SERVICE DES MALLES A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. DAVIES (I.P.E.) :—Je propose :

Qu'il soit émis un ordre de la Chambre pour copie de toute correspondance (par lettre ou télégramme) et de tous autres papiers concernant le transport des malles provinciales supplémentaires dans l'île du Prince-Edouard, depuis le 1er septembre dernier.

Je veux attirer l'attention du gouvernement sur le triste état des affaires dans l'île du Prince-Edouard, provenant de l'action du maître général des postes. En 1886, sur les représentations de quelques subordonnés, sir Alex. Campbell, alors maître général des postes, supprima les trains spéciaux organisés pour le transport des malles à partir du lieu où le *Northern Light* ou les bateaux à glace abordent. Mieux informé par d'autres sur les inconvénients de l'absence de trains spéciaux pour cette fin, sir Alex. Campbell fit disparaître le grief et rétablit les trains spéciaux, sans égard à des frais considérables de réinstallation. Néanmoins, voilà qu'un mouvement rétrograde vient encore d'être imprimé par le nouveau maître général des postes, et durant l'hiver dernier nous avons souffert, non seulement des inconvénients qui surviennent naturellement dans une terre isolée comme l'est l'île du Prince-Edouard, mais ces inconvénients ont été aggravés et augmentés par l'action du gouvernement.

Ni le département des postes ni celui de la marine ne veulent permettre à leurs agents dans cette province d'agir suivant leur propre jugement ou discrétion. A l'automne, lorsque le *Northern Light* doit remplacer les transports d'été, le simple sens commun devrait faire comprendre que ces départements devraient nommer sur place, un homme de confiance et l'autoriser à décider de l'opportunité de la traversée des vaisseaux. Mais telle est l'erreur qui paraît prévaloir dans les départements des postes et de la marine, qu'ils ne veulent pas permettre même à leurs propres employés de décider quand un bateau doit ou ne doit pas faire la traversée, et tout doit se faire d'après des instructions