

ple raison qu'elle n'a pas rempli les conditions de son marché conclu avec les hommes d'équipe et chefs de train lors de la grève en juillet 1910. Heureusement, dans notre ville, nous n'avons pas eu à délier les cordons de la bourse, nous n'avons pas été dans le cas d'appeler les miliciens sous les armes, bien que nous ayons là plusieurs centaines d'employés de chemins de fer établis sur les lieux et qui tous étaient en grève. Nous avons été plus favorisés que les habitants de la circonscription de Brockville. Mais, je dois dire que je considère le traitement dont les hommes ont été l'objet à la suite du règlement de la grève comme très injuste et fâcheux. Comme je l'ai dit, notre ligne est classée parmi les embranchements, mais le mouvement des trains à notre station est formidable. L'objection que je vois c'est qu'il est injuste de la part de cette compagnie de ne pas remplir cette partie de son arrangement stipulant qu'elle paierait les hommes, à partir du 1er janvier 1912, suivant l'échelle réglementaire des salaires en vigueur sur tous autres chemins à l'est de Fort-William. Des hommes qui avaient été à l'emploi de la compagnie de quinze à vingt-cinq ans, des hommes vivant dans la ville que j'habite, qui avaient servi la compagnie utilement et honnêtement et n'avaient rien fait de déshonorant dans le cours de la grève n'ont pu dans bien des cas se faire accepter de nouveau et ont dû se chercher des situations ailleurs.

D'autre part, certains de ceux qui ont été repris n'ont pu se faire réintégrer dans leur ancien emploi, et aujourd'hui, ceux qui sont chargés de la conduite des terrains sur la ligne principale du Grand-Tronc, sont des jeunes gens qui, jusqu'à l'époque de la grève n'avaient été employés comme chefs de train ou comme serre-freins sur aucune ligne. Les anciens employés qui ont été repris ont été placés sur les embranchements au taux de paie mis en vigueur le 1er mai 1910. Maintenant que le tarif réglementaire est en vigueur (quoique depuis moins de deux mois), la compagnie cherche apparemment à persécuter de nouveau ses anciens employés en appliquant aux embranchements sur lesquels ils ont été placés cette réduction de paie. A la réunion du comité l'autre jour, le ministre du Travail, je pense, demanda à M. Wainwright pourquoi sa compagnie ne paie pas les mêmes salaires que le Canadien-du-Pacifique. C'est, répondit-il, parce qu'elle n'est pas aussi riche, qu'elle n'a pas reçu de concession de terres, qu'elle n'a pas de terres à vendre. Nous, de l'ouest d'Ontario, nous croyons savoir que lors de l'établissement et de la construction du Grand-Tronc, nous avons, de notre propre mouvement accordé au Grand-Tronc des subventions en argent par l'entremise des municipalités, et que nous nous sommes, dans ce but, endettés au

point que nous gémissons encore à l'heure qu'il est sous le poids des taxes prélevées pour le rachat de ces obligations.

Je le répète, je ne m'oppose pas à l'adoption de ce bill. Je me rends compte que son adoption est dans l'intérêt de tous; mais d'autre part, je suis d'accord avec l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) qu'il y a lieu d'opérer une modification quelconque qui soit de nature à sauvegarder les intérêts de la classe ouvrière de notre pays à laquelle nous nous intéressons tous, qui soit de nature à nous satisfaire, aussi bien que ceux qui demeurent aux stations divisionnaires le long de la ligne du Grand-Tronc et qui tous les jours viennent en contact avec des gens qui se plaignent que la compagnie se moque d'eux, cette compagnie dont les administrateurs, suivant la déclaration de l'honorable député d'Essex-nord (M. Wilcox) paraît vouloir s'attribuer tous les pouvoirs dans notre Dominion canadien.

M. MORPHY (Perth-nord): En ma qualité de représentant de la circonscription de Perth-nord, qui renferme la ville de Stratford, un des plus grands centres de chemin de fer de l'Ontario et où des milliers d'hommes sont employés dans les ateliers et à la manœuvre des trains de cette grande compagnie, je tiens à dire quelques mots sur le sujet. J'ai été le témoin des pénibles événements qui ont accompagné les troubles ouvriers si vivement décrits par l'honorable ministre du Travail.

Pour quiconque se trouve dans le cas de fréquenter ces hommes, de les entendre se plaindre des mauvais traitements dont ils ont été l'objet, des abus de confiance, des illégalités dont ils ont été les victimes, la situation paraît encore plus grave qu'aux yeux d'une personne qui vit éloignée du théâtre de la lutte ou du moins du plus fort de la bataille. Je ne retiendrai pas la Chambre à lui faire le récit détaillé des événements. Mais, à propos de la déclaration succincte, et pourtant très complète, faite hier à la Chambre par l'honorable ministre du Travail, et que je crois exacte dans tous ses détails essentiels, je tiens à proclamer que c'est un déshonneur national qu'une compagnie puisse faire ce que M. Hays admet avoir fait, violer froidement un engagement solennel conclu avec des milliers d'employés. C'est là un procédé qu'on ne tolérerait pas un seul instant entre particuliers, dont une compagnie de chemin de fer ne pourrait impunément se servir à l'égard d'une compagnie rivale, auquel n'oseraient recourir les membres de conseils municipaux, enfin que tout groupe social réprouverait et conspuerait. Je regrette que ce ne soit pas à titre de faveur que cette compagnie demande cette loi; je regrette que le bill ne soit pas d'une telle nature que la députation ne puisse, usant d'un droit inaliénable, déclarer