

Donc, à titre de corps organisés, ces unions ouvrières font preuve de lâcheté.

Le **MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS** : J'ai parfaitement saisi la pensée de l'honorable député. Il n'est pas satisfait de cette mesure, parce que, à son avis, elle ne va pas assez loin. Je ne sais jusqu'où il voudrait aller à titre d'employeur de main-d'œuvre. Il est probable qu'il serait disposé à pousser les choses fort loin ; mais il y a probablement près de lui des employeurs qui ne seraient pas si extrêmes.

Pour le moment, les patrons, à mon avis, ne seraient guère favorables à autre chose qu'à une loi basée sur la force morale, et qui reposerait sur la puissance de l'opinion publique. Je doute fort que les fabricants, qui sont les grands patrons de l'industrie, voulussent donner leur assentiment à une mesure plus énergique que celle-là. S'ils sont disposés à approuver une loi plus prononcée dans ce sens, je serais bien aise de savoir ce qu'elle est.

Je regrette que le député de Toronto-ouest (M. Clarke) soit absent de la Chambre en ce moment, car j'éprouve un certain embarras à lui répondre en son absence. Il a trouvé matière à censure dans ce bill ; et bien qu'il ait formulé ses objections dans un langage quelque peu différent de celui de ses collègues, il n'en a pas moins développé la même idée. Il trouve la mesure en question défectueuse, en ce qu'elle ne stipule pas de pouvoir tendant à obliger les intéressés à obtempérer à la sentence arbitrale. Je le demande à ces messieurs, est-ce qu'ils n'ont pas de respect pour la puissance de l'opinion publique ? Voilà la puissance à laquelle nous en appelons ; et en dernière analyse, c'est encore l'opinion publique qui l'emporte sur les pouvoirs qui influencent la conduite des serviteurs du public. Quoi qu'il en soit, de nos jours, il vaut mieux recourir à la puissance de l'opinion publique qu'au pouvoir du gendarme ou du shérif. Il n'y a que deux pouvoirs, le pouvoir local et celui de l'opinion publique. Pour le moment, au moins, cette mesure ne vise à s'adresser qu'à ce dernier pouvoir.

On trouve encore matière à censure dans cette mesure, parce qu'elle ne s'applique qu'aux chemins de fer.

Le député de Jacques-Cartier prétend que la loi de conciliation donne toutes les attributions en question. J'ai déjà fait observer que la loi de conciliation ne s'applique pas à cette affaire, parce qu'on ne saurait la mettre en mouvement sauf de l'agrément des deux parties. Or, abstraction faite même de ce consentement, elle serait encore inapplicable. Une loi de conciliation s'applique à ce qu'on appelle les différends ou conflits industriels, tandis que cette mesure ne s'applique qu'à des conflits sur chemins de fer, qui peuvent aboutir à certaines conséquences. Voici la teneur de l'article 3 :

3. Chaque fois qu'il existe un différend entre des patrons et des employés de chemin de fer

M. BROCK.

et qu'il est manifeste pour le ministre que les parties en présence sont incapables de régler ce différend d'une façon satisfaisante, et qu'il en a résulté ou qu'il en peut résulter une grève ou un chômage forcé, ou que le transport régulier et sûr des malles, des voyageurs et des marchandises a été ou peut être interrompu ou que la sûreté de tout individu employé sur un train ou une voiture de chemin de fer a été ou sera probablement mise péril, —

Alors le ministre peut procéder. Il s'agit ici d'une catégorie de grèves dans lesquelles le public en général est intéressé. Bien que le public prenne un assez vif intérêt aux grèves industrielles entre employeurs et employés, c'est un tout autre genre d'intérêt qu'il prend dans une exploitation des chemins de fer, qui lui donne satisfaction et sécurité. Ici, outre l'intérêt qu'il prend au bien-être du pays en général, il est directement intéressé dans la sécurité des voyageurs et dans le transport rapide des marchandises et des matières postales, choses essentielles au commerce du pays. Il s'agit donc ici d'une chose d'importance spéciale, où le public est le principal intéressé. Une compagnie de chemin de fer jouit de droits et de privilèges supérieurs à ceux conférés aux individus. Elle jouit du pouvoir d'expropriation, et de celui d'exploiter sa voie ferrée, bien que cette exploitation puisse, en certaines circonstances, mettre en danger la vie et la propriété. Elle est investie de pouvoirs extraordinaires, auxquels sont subordonnés les intérêts privés des simples particuliers. Les chemins de fer sont des entreprises tendant à assurer le bien-être du public. Ceux qui sont intéressés dans l'exploitation des chemins de fer, soit à titre de propriétaire, soit à celui d'ouvriers, font partie du public dans son ensemble.

Par conséquent, la justification d'une loi de ce genre relative aux chemins de fer repose sur un principe tout à fait différent de celui d'une loi applicable aux conflits qui s'élèvent entre les employeurs ordinaires et leurs ouvriers. Voilà pourquoi on a jugé utile de saisir la Chambre d'une loi s'appliquant à un cas spécial. Le député de Jacques-Cartier s'est demandé si la loi de l'Amérique Britannique du Nord autorise l'adoption d'une semblable mesure. Pour le coup, l'honorable député n'est pas sérieux en formulant pareille objection. Ce bill ne tend nullement à modifier la propriété et les droits civils ; il vise uniquement à l'établissement d'une enquête. Est-ce que la loi de l'Amérique Britannique du Nord contient quelque disposition qui défende de faire enquête sur toute question ou situation quelconque au pays ? Pas que je sache.

L'honorable M. HAGGART : Cela revient à dire que cette loi est constitutionnelle, parce qu'elle ne fait absolument rien ?

Le **DIRECTEUR GENERAL DES POSTES** : Elle est constitutionnelle parce qu'elle ne porte aucune atteinte à la propriété et