

blâmer d'avoir attendu si longtemps, pour mettre à l'étude quelque moyen de mettre fin à ces grèves et suspensions de travail dans les règlements des conflits ouvriers. Pour en revenir à ce bill, je demanderai la liberté de lire à la Chambre une lettre que j'ai reçue de M. Hall, et qui porte la date du 18 mars 1903 :

Hôtel Grand-Union,
Ottawa, Ont., 18 mars 1903.

L'honorable sir William Mulock,
Ministre du Travail,
Ottawa.

Monsieur le ministre,—Après avoir étudié attentivement votre bill pour le règlement des différends entre compagnies et employés de chemins de fer, et après avoir pris en considération le désir que vous exprimez de faire de ce bill une des lois de notre pays, je crois que, tout bien considéré, votre projet devrait être appuyé par les membres du parlement. Je n'ai aucun doute qu'il devra s'ensuivre un excellent résultat des dispositions du bill pour la nomination d'un comité de conciliation, dont la mission sera de tenter, par tous les moyens possibles, de régler les difficultés qui pourront s'élever. Bien que, dans le service des trains de chemins de fer, il ne se soit élevé aucun différend sérieux depuis plus de dix ans, et que je ne vois pas qu'il puisse s'en élever dans un avenir prochain, il suffira, je crois, que votre projet devienne loi pour que le ministre du Travail soit en mesure d'utiliser ses bons offices pour le règlement des difficultés qui pourraient se produire, sans être forcé d'aller jusqu'à l'arbitrage. Advenant le cas où le comité ne pourrait pas arriver à un règlement, on userait, bien entendu, du privilège de s'en rapporter à l'arbitrage ; c'est-à-dire qu'on ouvrirait une enquête au sujet du différend entre les compagnies et ses employés, ceux-ci soumettant leur rapport au ministre du Travail qui, à son tour rendra compte, suivant les dispositions de la loi, des décisions du comité par la voie des journaux. Cette publication a pour objet de faire porter sur le litige l'influence de l'opinion publique celle-ci devant produire tout un effet dans le cas où l'une des parties en cause refuserait de se rendre à une décision équitable, et d'accepter les conditions raisonnables qui lui auraient été proposées. Je le répète, j'ai étudié attentivement le projet, et plusieurs représentants de chemins de fer y ont aussi donné toute leur considération. Tout en admettant que bon nombre d'intéressés ne voient pas ce bill d'un bon œil, je dois dire que cette attitude de leur part est surtout due à ce qu'ils sont satisfaits des circonstances actuelles, et qu'ils prétendent qu'ils ont toujours été en mesure, à venir jusqu'à présent, de régler leurs différends sans l'intervention de personne. Ils ajoutent qu'ils peuvent encore en agir de même à l'avenir, et que par conséquent le besoin de ce bill ne se fait pas sentir. Mais cependant j'ai tout lieu de croire qu'une grande majorité des intéressés acceptent volontiers votre bill, pourvu qu'on leur garantisse que son seul objet est de faciliter le règlement des difficultés qui pourront s'élever.

Comme représentant législatif des associations suivantes : Fraternité des mécaniciens de locomotives, Fraternité des chauffeurs de locomotives, Ordre des conducteurs de chemin de fer, Ordre des employés des convois de chemin de fer, Ordre des télégraphistes de chemin de fer, j'ai accepté ce bill, tel que maintenant présenté, et j'ai l'espoir que tous les intéressés se

trouveront bien d'user de ses dispositions, si jamais l'occasion s'en présentait, et qu'on interprétera ces dispositions suivant les idées et les intentions du ministre, et en ne perdant jamais de vue l'objectif de ce bill. Je termine en exprimant le souhait que ce bill sera comme un nouveau rameau d'olivier, c'est-à-dire comme emblème de la paix et de la confraternité qui devront régner désormais entre nous tous.

Votre bien dévoué,
(Signé) J. H. HALL.

M. l'Orateur, on a déjà fait beaucoup de lois au sujet des conflits ouvriers. Tous les statuts des pays étrangers contiennent de ces sortes de lois. Je n'ai aucun dessein de les passer ici en revue, mais pour le cas où un honorable député désirerait se documenter là-dessus, je lui conseillerais de consulter un ouvrage qu'il trouvera dans la bibliothèque, et qui est le quinzième rapport annuel sur les arbitrages publié par le département du Travail de l'Etat de New-York. On y trouvera une collection des statuts aujourd'hui en vigueur aux Etats-Unis, ainsi qu'une loi entre les différents Etats et les statuts de divers pays étrangers. En étudiant ces lois, on s'aperçoit que, à de rares exceptions, ce qui fait obstacle à leur utilité c'est qu'on ne peut les mettre en vigueur que si la demande en est faite par l'une ou l'autre des deux parties en présence, ou ces deux parties elles-mêmes. Quand les deux parties, c'est-à-dire les patrons et les employés, sont à couteaux tirés, toutes deux répugnent à l'idée de montrer de la faiblesse en invoquant de l'aide du dehors. Les lois des Etats-Unis sont en grande partie lettre-morte, et la raison en doit être surtout attribuée à ce que je viens d'indiquer. Dans le numéro de mai du Bulletin du Travail des Etats-Unis, il y a un article très intéressant écrit par Charles-Francis Adams—non pas le grand avocat et diplomate, mais l'un de ses fils, qui a déjà écrit beaucoup sur des questions du même genre. Je ne veux pas lire ici cet article, mais l'auteur se trouve telle d'accord avec ce bill, ou plutôt ce bill même est tellement d'accord avec ses suggestions, qu'on trouvera sans doute très intéressant que j'en dise ici quelques mots. Il y a un projet de bill à la fin de l'article. Bien que je ne puisse pas tout à fait remonter à l'origine de toutes les dispositions de ce bill, je dois dire que les idées exprimées dans l'article par M. Charles-Francis Adams m'ont aidé à en arriver à la conclusion exposée dans cette mesure. Je désire parler de cet article, surtout pour vous signaler la page 670, où l'on voit comment on a pu utiliser l'Acte du Massachusetts—mesure à peu près semblable à ce bill—pour le règlement de la grande grève des chemins de fer de l'Etat du Massachusetts, en 1887. L'auteur de l'article expose, avec beaucoup de satisfaction, comment le conseil d'arbitrage de l'Etat, en intervenant au bon moment, ouvrit une enquête publique, somma les deux parties d'y comparaître, et rendit une décision dont on fit part au public. Les deux parties acceptè-

Sir WILLIAM MULOCK.