

commerce, coupons ou autres moyens ou stratagèmes semblables ou équivalents au même effet.

3. Il est défendu à toute personne, société, compagnie ou corporation faisant commerce ou faisant affaires dans la cité de Québec de faire dans la dite cité un trafic de tels timbres ou coupons ou autres choses semblables ou équivalentes ou au même effet.

4. Les dispositions qui précèdent ne sont cependant pas applicables dans la dite cité à un marchand ou manufacturier qui soient dans ou sur les paquets de marchandises par lui vendus ou qui donne à l'acheteur de ces marchandises vendues ou manufacturées des billets ou des coupons rachetables, soit en argent soit en marchandises par ce marchand ou manufacturier.

5. Les dispositions contenues dans les sections deux et trois qui précèdent viendront en force et seront mises en application à compter du 15^e jour de mai prochain.

6. Toute personne qui se rend coupable d'infraction à aucune des dispositions contenues dans les sections deux et trois ci-dessus du présent règlement est passible d'une amende n'excédant pas vingt piastres pour chaque offense et à défaut de paiement de la dite amende et des frais, d'un emprisonnement pour un espace de temps n'excédant pas trois mois.

LA GREVE AUX QUAIS

Les navires transatlantiques arrivent en nombre dans notre port; on en compte actuellement 28 et d'autres sont annoncés. Pour opérer le déchargement des marchandises il y a un nombre d'hommes insuffisant et généralement peu exercés; pour recevoir les marchandises des hangars inachevés, sans couverture, ou le sol tout nu. Pour transporter les marchandises d'importation aux entrepôts et les produits d'exportation aux quais, quelques rares camions. Telle est la situation dans le port.

Débardeurs, lambrisseurs et camionneurs sont en grève non pas pour une question de salaire, non pas parce que les employeurs leur refusent le prix qu'ils demandent pour leur travail; sur ce point l'accord est fait; mais parce que les patrons s'opposent, comme c'est leur droit absolu à l'ingérence des unions dans leurs propres affaires; ils veulent rester maîtres de choisir leurs ouvriers dans et en dehors de l'union à leur gré: ils veulent être libres de traiter avec eux individuellement et n'être pas contraints de régler avec des individus qui leur sont complètement étrangers, des questions qui n'intéressent qu'eux-mêmes et leurs propres employés.

Si, depuis quinze jours que la situation est des plus tendue, rien ne s'est produit qui puisse faire espérer une solution prochaine des difficultés, tout s'enchaîne, au contraire, pour qu'une entente devienne impossible entre patrons et ouvriers.

Chacun des deux camps affirme chaque jour davantage la volonté de ne pas céder. Les compagnies de navigation font venir des débardeurs d'Angleterre et les débardeurs canadiens ont, de leur côté, obtenu des camionneurs qu'ils fassent cause commune avec eux. Les pointeurs, par sympathie également, se sont mis en grève à leur tour.

Ce n'est pas tout, l'union des charroyeurs de charbon cessent aussi le travail; plus de charbon pour les navires et plus de charbon pour les manufactures.

Nous parlerions bien encore d'autres grèves en l'air, mais c'est la situation aux quais uniquement qui nous occupe ici.

Quand on considère que la grève des débardeurs est uniquement basée sur une question de reconnaissance de l'union et que cette union de débardeurs a amené l'union des camionneurs, l'union des pointeurs et l'union des charroyeurs de charbon à faire cause commune avec elle, on peut juger du tort que peuvent causer à un port, à une ville, au commerce et aux industries d'un pays toutes ces unions ouvrières qui souvent prennent le mot d'ordre de grève à l'étranger.

Que les ouvriers s'unissent pour améliorer leur condition, pour obtenir des salaires raisonnables, pour régler les heures de travail, c'est leur droit et personne ne le leur niera. Mais qu'ils aient la prétention d'empêcher les travailleurs qui n'entrent pas dans les rangs de leurs unions, de gagner leur vie et celle de leur famille c'est dépasser les limites du droit, c'est restreindre la liberté de ces ouvriers et de ceux qui les emploient. S'ils réclament pour eux la liberté de s'unir, qu'ils laissent aux autres la liberté de conserver leur indépendance.

Ces grèves successives de camionneurs, pointeurs et charroyeurs déclarées l'une après l'autre dans le but évident d'aider aux débardeurs à vaincre la résistance des arrimeurs et des compagnies de transport sont peut-être le meilleur argument en faveur de l'attitude de ces derniers quand ils se refusent à accepter la reconnaissance de l'union des débardeurs.

Nous voyons, en effet, que des unions d'ouvriers n'ayant aucun contact, aucun lien entre elles se rendent volontiers solidaires les unes des autres. Pratiquement: dans les circonstances présentes ce serait reconnaître aux autres unions complètement étrangères à celle avec laquelle une industrie se trouve aux pri-

ses, le droit de s'immiscer dans les affaires de cette industrie. On reconnaîtra que ce n'est pas là un point favorable à une entente.

En somme, le résultat de cette solidarité est la création pour notre cité et pour le pays d'une situation pénible au double point de vue commercial et industriel. On ne voit pas que les débardeurs et autres grévistes puissent gagner quoique ce soit en se solidarisant pour refuser de travailler aux conditions de prix et de temps qu'ils ont acceptées, mais on peut établir le mal qu'occasionnent ces grèves.

Les navires séjournent dans notre port plus qu'il ne faudrait pour le déchargement, le nombre de leurs voyages en sera réduit; les compagnies de transport y perdront; des quantités de fret s'en vont par les ports américains, c'est autant de perdu pour le Canada.

Les compagnies de chemins de fer voient leurs dépôts encombrés de marchandises, faute de pouvoir les répartir chez les commerçants à qui elles sont destinées et les livrer aux navires qui doivent les charger.

Le commerce ne peut ni s'approvisionner ni expédier les marchandises à livrer.

Les manufacturiers ne reçoivent pas les matières premières dont ils ont besoin et sont dans l'impossibilité de livrer les produits fabriqués.

À la campagne, les marchands attendent vainement l'arrivée de leurs commandes.

Sur le quai, les marchandises se détériorent et la moindre pluie causerait des pertes se chiffrant par dizaines de milliers de dollars.

Les compagnies de transport, les commerçants, les industriels n'ont rien à voir dans cette grève et en souffrent cependant.

La milice appelée sur les quais se compose d'ouvriers et d'employés qui, pendant qu'ils souffrent du froid et perdent leur salaire, sont exposés à perdre leur emploi.

Les effets de la grève s'étendent loin et les pertes qu'elle occasionne sont considérables. N'y a-t-il donc pas soit à la tête de la cité, soit dans le gouvernement provincial, soit dans le gouvernement fédéral, soit ailleurs, un homme d'une autorité suffisante pour décider les grévistes et leurs employeurs à accepter la décision d'un arbitre pour le règlement final des difficultés actuellement existantes?

C'est le vœu général.

L'IMMIGRATION AUX ETATS-UNIS

L'immigration aux Etats-Unis s'est élevée, en 1902, à 545,750 personnes, soit 138,000 personnes de plus que l'année précédente. Ce sont les Autrichiens et les Italiens qui ont fourni les plus forts contingents d'immigrants.