

silencieuse, se contentant de s'observer. Après le laps d'une certaine période de temps, les commissaires jugèrent que l'heure était venue de reconnaître le fait que le public souffrait de sérieux inconvénients ; car alors le chemin de fer de Boston et Maine était, comme il l'est encore aujourd'hui, une des principales artères de la Nouvelle-Angleterre orientale. Les commissaires notifièrent donc au président et aux directeurs de la compagnie et aux employés de l'association des ingénieurs de locomotives que le conseil se proposait d'intervenir dans le différend. Les actes suivirent les paroles, et avis fut donné de l'établissement immédiat d'une enquête. Les deux parties intéressées comparurent devant le tribunal, car, sans avouer leur tort, ni les uns ni les autres ne pouvaient récuser le conseil et l'on se montra, de part et d'autre, parfaitement disposé à soumettre sa cause au tribunal. Il ne fut pas question de savoir si les parties étaient disposées à se soumettre à toute décision qui pourrait être rendue ; mais le conseil se mit en frais d'entendre les témoins et d'en obtenir les faits. L'enquête se poursuivit trois jours durant et le 21 février, le rapport du conseil fut livré à la publicité, paraissant dans son intégrité dans tous les journaux de cette date. Dans ce rapport, les commissaires, après avoir fait un choix judicieux des faits essentiels établis par la preuve soumise au tribunal, attribuèrent la responsabilité de la grève à ceux sur lesquels le poids de la preuve la faisait retomber, et en pareilles circonstances, firent les recommandations basées, à leur avis, sur les besoins de la situation. L'effet fut instantané. Un compte rendu authentique était sous les yeux du pays et l'opinion publique, prenant attitude, fit sentir son influence d'une façon décisive.

Il est inutile d'en dire davantage sur les mérites, sur les droits et les torts de cette lutte en particulier. Je tiens seulement à appeler l'attention sur ce qui a été accompli dans cette circonstance, avec tant de succès, et à signaler le fait comme la tentative pratique qui se rapproche le plus de ce qu'on appelle "l'arbitrage obligatoire," dans la mesure où la chose est compatible avec le système politique et social en vogue en Amérique. On avait compté sur le sentiment éclairé du droit chez tous les intéressés et sur une opinion publique bien renseignée.

L'honorable M. HAGGART : Il n'y avait pas de loi qui donnât le pouvoir d'appliquer la décision du conseil ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non.

M. INGRAM : Il n'y avait que l'opinion publique.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Effectivement. Ni l'un ni l'autre des groupes belligérants n'avait donné son acquiescement. Mais le conseil, en temps utile, au moment psychologique, intervint, institua une enquête, fit des recommandations qu'il livra à la publicité et fit retomber sur ceux qui refuseraient de s'y conformer la responsabilité des difficultés qui pourraient surgir plus tard.

M. BROCK : Les deux parties belligérantes étaient alors épuisées financièrement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : L'honorable député possède peut-être des renseignements à cet égard ; quant à moi, je me borne à ceux contenus dans ce rapport que j'ai sous les yeux.

M. R. L. BORDEN : Combien de temps la grève avait-elle duré ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La grève commença à quatre heures le 12 février. D'après le rapport, le conseil prit l'initiative, après qu'elle eût duré quelques jours. Une grève de quelques jours de durée n'aurait guère pu ruiner le chemin de fer de Boston et Maine, une des plus principales voies ferrées des États-Unis.

M. BROCK : Je pensais que le ministre parlait de la grande grève de l'antracite, dans laquelle le Président Roosevelt intervint.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Non, il ne s'agissait pas de cela.

M. BROCK : Pardon, alors ; comme le ministre avait parlé de l'intervention du Président Roosevelt, j'ai cru qu'il s'agissait encore de cette affaire.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je comprends parfaitement l'erreur de l'honorable député.

M. INGRAM : La grève commença le 12 février et le conseil publia son rapport le 21.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Elle aurait alors duré neuf jours.

M. R. L. BORDEN : Quand a-t-elle fini ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Instantanément. Le compte rendu ne dit point que l'effet du rapport fut magique, mais cela revient au même. "L'effet fut immédiat", dit le rapport. La grève finit donc à l'heure même. Ni l'une ni l'autre des parties belligérantes ne voulait porter le blâme qui s'attacherait au refus d'obtempérer à l'avis de personnes désintéressées, d'hommes jouissant d'une haute réputation au pays, et dont le jugement était de nature à porter la conviction dans l'esprit public sur la question de savoir sur qui retombait la responsabilité. Le député de Toronto-centre (M. Brock) s'est servi d'un langage énergique, peut-être même plus énergique qu'il ne le voulait. Il ne voudrait certainement pas que l'on consignât dans l'histoire qu'il s'est servi d'un langage si sévère à l'endroit des unions ouvrières. On ne saurait à juste titre accuser les membres de ces unions de lâcheté.

M. BROCK : Je tiens à bien définir mon attitude. Il était question de deux groupes, du travail organisé d'une part, et des compagnies de chemins de fer organisées légalement d'autre part. On peut obtenir des dommages-intérêts des compagnies en question, mais non pas des unions ouvrières.