

vons pas cru qu'il serait convenable de permettre aux reporters d'assister à nos délibérations. Il y a des questions délicates à discuter entre patrons et employés, et il y a toujours en ces occasions plus ou moins de défiance les uns envers les autres. Il me fait plaisir, cependant, de rendre hommage à la parfaite loyauté des représentants vis-à-vis des diverses compagnies qui les employaient. Et après que nous eûmes convenu qu'il nous était possible de tomber d'accord sur une loi pour le règlement des différends entre compagnies et employés de chemins de fer, en faisant appel à l'opinion publique et aux consciences des intéressés, j'ai été très heureux de recevoir l'assurance que, pour ce qui en était des employés, la Chambre et le pays pouvaient être persuadés qu'on s'en tiendrait loyalement aux décisions du conseil de conciliation et d'arbitrage.

M. CLANCY : Je croyais que l'honorable député de Vancouver avait déclaré que les unions ouvrières du Canada s'étaient prononcées en faveur de l'arbitrage obligatoire.

M. SMITH (Vancouver) : Ce que j'ai dit c'est que, dans la plupart des cas, les ouvriers avaient montré des dispositions à accepter toute décision arbitrale à laquelle pourraient en arriver les autorités du gouvernement.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : La Chambre et le pays peuvent être certains que, si cette mesure devient loi, les employés de chemins de fer donneront loyalement leur appui aux conseils de conciliation et d'arbitrage nommés par le gouvernement. Je ne puis rien dire au sujet des autres classes d'employés, mais je dois ajouter que le comité qui m'a prêté son concours a émis l'opinion—et je partage entièrement cet avis—que les compagnies de chemins de fer s'en tiendraient également en toute loyauté aux décisions des conseils de conciliation et d'arbitrage. Ces compagnies tiennent, tout autant que leurs employés, à se rendre l'opinion publique agréable, et si nous pouvons arriver à ce que ce soit là le sentiment général qui anime patrons et employés dans leurs relations mutuelles, nous aurons fait un grand pas pour la solution de la question du travail. Je ne suis pas au nombre de ceux qui espèrent voir arriver la fin des conflits ouvriers. Ces conflits sont une des conditions de la vie industrielle, et proviennent de la tendance naturelle à chacun de se protéger d'abord soi-même.

Il est naturel que l'ouvrier cherche à améliorer sa position, et d'autre part il est naturel que celui qui l'emploie cherche à rendre son entreprise aussi profitable que possible. L'ouvrier désire un salaire plus élevé, et le patron cherche à restreindre le plus possible ses dépenses. Ces conditions ne disparaîtront jamais, et plus le Canada marchera de l'avant dans la voie du progrès industriel, plus fréquents deviendront ces

conflits ouvriers. Il est absolument chimérique de penser que nous verrons jamais luire l'âge d'or où chacun cherchera à se rendre agréable à son prochain, et où personne n'aura à lutter pour la défense de ses droits. Je dois faire remarquer ici que ce bill ne concerne que les conflits ouvriers pouvant s'élever sur les chemins de fer, et si l'on m'en demande la raison, je crois que cette raison ressort de l'examen même de la question. Les compagnies de chemin de fer sont instituées par le parlement pour l'avantage du public et elles ne sont pas créées dans les intérêts d'aucune corporation ou classe de travail. C'est l'intérêt public qui est le grand objectif ; et bien que patrons et employés soient intéressés au plus haut point au bon fonctionnement du chemin, il y a un intérêt qui domine tout, et c'est l'intérêt public. Par conséquent, je propose que le public ait ce que l'on nomme, en langage judiciaire, un *locus standi*, c'est-à-dire le droit d'intervenir dans le conflit ; de plus, qu'il ait aussi le droit, advenant le cas où patrons et employés ne lui donneraient pas un service satisfaisant, de voir lui-même au bon fonctionnement du chemin, tout en prenant les moyens de faire rendre justice aux patrons et aux employés.

M. CLANCY : Comment le public s'y prendrait-il ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : De la manière proposée dans la mesure. Bien qu'il puisse être désirable, ainsi que l'a suggéré mon honorable ami de Cumberland (M. Logan), d'appliquer ce principe à d'autres classes de travail, cependant ce bill ne concerne que les compagnies de chemins de fer. Mon honorable ami de York-est (M. McLean) a émis l'avis, l'année dernière, que ce bill devrait aussi s'appliquer aux compagnies de télégraphe. Il y a aussi les compagnies houillères et diverses autres industries, exerçant plus ou moins des monopoles, qui pourraient être assujetties aux dispositions de ce bill. Je compte bien que cette mesure, si elle devient jamais loi, se trouvera être si efficace qu'on sera tenté de l'appliquer à diverses autres industries. Mon honorable ami de Cumberland a émis un excellent avis, que je suis heureux d'appuyer. Il me semble que patrons et employés feraient aussi bien de reconnaître que la question du travail s'impose maintenant en permanence au Canada, et qu'on aura toujours recours aux grèves et aux arrêts de travail tant qu'on n'aura pas institué quelque autre tribunal pour le règlement de ces difficultés. Les chômages forcés peuvent régler certaines difficultés d'un autre caractère ; mais il ne semble pas dans le moment, et pour le règlement des difficultés dont il s'agit, que patrons et employés puissent avoir recours à un autre tribunal qu'à celui de la force brutale, c'est-à-dire les grèves et les suspensions de travail. Il est donc possible que le parlement soit jusqu'à un certain point à