

pandit parmi les débardeurs que leur union obtiendrait l'entreprise à 5 cents de moins par tonne que le prix demandé par eux.

Le candidat conservateur ne se rendit pas au rendez-vous qu'il avait pris avec l'union ouvrière, et lorsque les bateaux commencèrent leur service, ces trois personnes, qui ne s'étaient jamais occupées du maniement des marchandises, entreprirent cette tâche. Le nouveau bateau, le "Prince-Edward", vint et fut retardé plusieurs jours faute de recevoir son chargement à temps. Ces trois entrepreneurs ne pouvaient pas engager des ouvriers dans la ville même, aussi en prirent-ils de tous bords et de tous côtés.

Je soumets que, là où existe une union de débardeurs, une union dont les membres se recrutent parmi les deux partis politiques, et là où les débardeurs ont contenté la population, ceux-ci ont droit à des égards et à ce qu'on leur demande d'abaisser leurs prix. Mais rien de tel n'a eu lieu, m'a-t-on dit. On n'a pas tenu compte de cette union ouvrière, uniquement parce que les meneurs du parti ministériel dans cette circonscription voulaient obliger ces trois individus; par conséquent, un grand nombre d'ouvriers, simplement parce qu'ils sont syndiqués, battent le pavé, tandis que des hommes demeurant hors de la ville et des enfants remplacent ceux qui pourraient travailler dix fois mieux parce qu'ils sont du métier.

Tels sont les faits, et j'espère que le ministre verra à remédier à cette injustice. Je lui demande s'il est de bonne guerre de ne faire aucun cas des ouvriers syndiqués dans les circonstances que j'ai mentionnées. Je suis en mesure de dire que cette union renferme presque tous les hommes robustes et les bons débardeurs de l'endroit. Elle est affiliée à la société générale des débardeurs du Canada. Je ne puis concevoir pourquoi on a fait fi d'eux lorsqu'ils offraient de faire l'ouvrage au plus bas prix possible, à un prix aussi bas que celui de ces trois entrepreneurs.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Rien ne s'oppose au dépôt des papiers que demande le représentant de Pictou (M. Macdonald). Si je comprends bien, le mode de chargement à Pictou, cet hiver, est le même que celui de plusieurs années passées sous différents gouvernements. Antérieurement à 1912-1913 la houille et les autres marchandises transportées pendant l'hiver par les bateaux de la route de Pictou à Charlottetown étaient chargés ou déchargés de jour par des ou-

[M. Macdonald.]

vriers employés par l'agent du département. En 1912-13, le département signa un contrat avec MM. John K. Murdock et Harry Schultz pour la manutention de la houille et des autres marchandises. Les conditions du contrat étaient que le département paierait 50 cents par tonne de marchandises et de bagage, et 60 cents par tonne pour placer la houille dans les soutes du vaisseau.

Pour l'année suivante, 1914-1915, un contrat fut signé avec David A. Morrison pour la manutention de la marchandise et du bagage à bord du "Minto" et du "Stanley" au prix de 50 cents la tonne, tandis que la houille devait être mise à bord du "Minto" pour 60 cents la tonne et à bord du "Stanley" pour 75 cents la tonne. Le marché relatif aux deux années précédentes s'appliquait au "Minto" et au "Earl-Grey". Le "Earl-Grey" discontinuera le service, ayant été vendu au gouvernement, russe, et il fut remplacé par le "Stanley". Il était moins facile de remplir les soutes du "Stanley" que de remplir celles du "Earl-Grey" et du "Minto"; par conséquent, il fallait payer plus cher. Le "Minto" ayant été vendu au gouvernement russe avant le commencement de la saison d'hiver, il a été remplacé par le "Prince-Edward-Island", bateau traversier qui fera la navette entre le cap Tourmentin et le cap de la Traverse. Aux termes d'un arrangement avec le département des Chemins de fer et Canaux, ce vaisseau est mis en service par le département de la Marine et des Pêcheries.

L'automne dernier, un marché a été conclu avec MM. W. T. Gilchrist, Hugh A. MacMillan et Z. Coote pour la manutention de la marchandise et du bagage du "Stanley" et du "Prince-Edward-Island" au prix de 45 cents par tonne, tandis que la houille estimée dans les soutes du "Stanley" pour 55 cents par tonne et dans celles du "Prince-Edward-Island" pour 62 cents $\frac{1}{2}$ comparativement à 67 cents $\frac{1}{2}$ les années précédentes. Ainsi, l'honorable député verra que nous payons moins cher cette année que l'année dernière et l'année précédente, tant pour la marchandise et le bagage que pour le charbon des soutes.

Au mois d'octobre de l'année dernière, M. Joseph Benoit, secrétaire de la société internationale des débardeurs de Pictou, a demandé que l'entreprise de la manutention de la houille et des marchandises à Pictou lui fût adjugée pour la présente saison.

C'était la première nouvelle que le ministre avait de l'établissement d'une union internationale à Pictou.