

en arriver à un résultat définitif. Le 7 août, il y a eu une grève qui dura environ deux semaines, alors que les employés ont fait une demande pour l'établissement d'une commission de conciliation et sont retournés à l'ouvrage sous l'impression que toute augmentation qui leur serait accordée daterait de la date de la requête demandant une commission. La décision de la commission devint effective le 20 août 1918, ce qui est en conformité avec l'arrêté-en-conseil, qui pourvoit que tout règlement d'un différend référé à une commission de conciliation sera effectif pas plus tard que la date à laquelle a été présentée la requête demandant une commission. La règle 7 prescrit aussi que la convention sera en vigueur pendant 12 mois et comporte le droit de reconsidération de l'échelle de salaires au bout de six mois à partir du 20 août 1918, si le coût de la vie a augmenté suffisamment dans l'intervalle pour justifier une telle mesure.

Le droit de réajuster l'échelle de salaires au bout de six mois est aussi conforme à la clause 16 de l'arrêté-en-conseil du 11 juillet dernier. La commission constate que le mot "augmentés" devrait être raturé et remplacé par le mot "changés" afin de permettre une réduction de salaires si le coût de la vie a baissé dans l'intervalle. Avec la substitution du mot "changés" pour le mot "augmentés", la règle 7 de la cédule de règlements est confirmée.

Le contre-appel des ouvriers est rejeté.

(Signé) F. S. MACLENNAN,
Président.

(Signé) GUS. FRANCO.

(Signé) S. R. PARSONS.

(Signé) JOHN W. BRUCE.

(Signé) G. H. DUGGAN.

Montréal, ce vingt-cinquième jour d'octobre 1918.

RAPPORT DE LA COMMISSION ROYALE NOMMÉE POUR S'ENQUÉRIR D'UN PRÉTENDU MALAISE EXISTANT DANS L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION DES NAVIRES DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC

UN rapport a été reçu de la Commission Royale nommée en vertu de la Loi des Enquêtes pour s'enquérir d'un prétendu malaise existant dans la province de Québec entre diverses firmes engagées dans l'industrie de la construction des navires et leurs employés, principalement en ce qui regarde les salaires, les heures de travail, le travail supplémentaire et autres conditions de l'emploi. La Commission était composée

comme suit: L'Honorable M. le juge F. S. Maclellan, Montréal (président); M. Thomas Robb, Montréal, et M. J. M. Walsh, Québec. La décision était accompagnée de copies de conventions signées conclues entre diverses firmes et leurs employés, ainsi que de recommandations au sujet du règlement de différends dans d'autres localités où des ententes signées n'avaient pas été effectuées.

Rapport de la Commission Royale

A l'Honorable

Ministre du travail, Ottawa.
T. W. Crothers, C. R., député,

Monsieur,—

La Commission Royale nommée sous le Grand Sceau du Canada, le 29 juillet 1918, pour s'enquérir d'un prétendu ma-

laise existant dans la province de Québec entre les firmes engagées dans l'industrie de la construction des navires et leurs employés, particulièrement en ce qui regarde les salaires, les heures de travail, et sur la nature et la cause des griefs allégués, a l'honneur de faire rapport comme suit:

La première réunion des commissaires a eu lieu dans le cabinet du président, au palais de justice, Montréal, le 6 août 1918, alors que les commissaires prêtèrent le serment d'office et examinèrent les plaintes de différents employés et les demandes de commissions de conciliation qui avaient été placées devant la Commission par le ministre. Le plan général de l'exécution de la Commission fut discuté et il fut convenu de commencer l'enquête dans la cité de Québec, où semblaient exister les griefs les plus sérieux. Le lendemain une autre réunion eut lieu au palais de justice de Montréal, à laquelle le capitaine W. J. Gerrard, I.C., fut nommé secrétaire de la Commission et, étant sur les lieux, entra en fonctions. M. Bertrand, officier des justes salaires du ministère, comparut et expliqua les efforts qu'il avait faits pour essayer d'amener les patrons et leurs ouvriers à se rencontrer dans quelques-uns des chantiers où des différends s'étaient élevés. M. Cameron, de la compagnie Canadian Vickers, Limited, comparut et expliqua la convention conclue entre sa compagnie et l'International Brotherhood of Boilermakers, Iron Shipbuilders and Helpers of America.

La Davie Shipbuilding and Repairing Company, Limited, de Lauzon, Québec, et les représentants des chaudronniers, constructeurs de navires en fer, forgerons et aides, furent avisés par le télégraphe que les commissaires seraient à Québec le jour suivant pour entendre leurs plaintes et leurs différends.

La Davie Shipbuilding and Repairing Company, Limited

Les commissaires siégèrent le 8 août au palais de justice, en la cité de Québec, pour s'enquérir des plaintes au sujet de la Davie Shipbuilding and Repairing Company, Limited. Il y avait à peu près 200 grévistes présents à cette séance. L'arrêté-en-conseil créant la commission fut lu par le secrétaire, après quoi le président fit la déclaration suivante :

“ Cette Commission n'est pas directement constituée comme une cour de jus-

tice; nous sommes des commissaires chargés d'examiner et entendre tous différends qui peuvent exister entre les firmes de constructeurs de navires et leurs employés, en vue, si possible, de rétablir l'harmonie entre les patrons et les ouvriers afin que le travail très essentiel et important de la construction des navires ne soit pas retardé pendant la grande crise que traverse notre pays. Je puis dire que les commissaires entreprennent ce travail avec un esprit ouvert, désireux de rendre justice à toutes les parties et disposés à entendre toutes les plaintes et représentations qui peuvent être faites, afin que tous les malentendus qui ont pu exister dans le passé ou qui peuvent exister à présent entre les patrons et leurs employés puissent disparaître et l'harmonie être rétablie, afin que ce travail important puisse être continué. Nous sommes à un temps où il devrait y avoir de l'entente entre patrons et employés. On ne devrait permettre aucun obstacle au très important travail de la construction et de la réparation des navires, qui devrait être poursuivie sans interruption et à la pleine capacité des établissements en autant qu'il se présente de l'ouvrage.

“ Avec ce but en vue, nous espérons amener une meilleure entente, s'il existe du malentendu, et effectuer un arrangement dont tout le monde sera satisfait, si les deux parties veulent être raisonnables, et tout le monde doit être raisonnable en ce temps-ci.

“ Nous sommes disposés à vous accorder toute latitude raisonnable.

“ La Commission se propose d'attaquer ce matin les difficultés qui se sont élevées à l'établissement de la Davie Shipbuilding and Repairing Plant.”

M. J. P. Merrigan, troisième vice-président international de l'International Union of Boilermakers, Iron Shipbuilders and Helpers of America, et M. Arthur Martel, du comité exécutif général du United Brotherhood of Carpenters and Joiners, et vice-président du Congrès des Métiers et du Travail du Canada, comparurent au nom de leurs unions respectives. L'honorable A. Gali-

peault comparut à la seconde séance comme leur conseil. M. Emile Gelly comparut au nom de l'Union Nationale de la Rive Sud. M. George Duncan Davie, gérant de la Davie Shipbuilding and Repairing Company, Limited, fut examiné et déposa relativement à l'ouvrage que sa compagnie avait en main et des contrats qui étaient en voie d'exécution. L'établissement Davie existe à Lévis depuis à peu près 28 ans, et, lors de l'enquête, avait à son emploi à peu près 600 ouvriers; l'année dernière il en avait jusqu'à 1,500. Des navires en acier et en bois sont construits à cet établissement, qui est situé vis-à-vis la cité de Québec, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, et est voisin des deux cales sèches du gouvernement, où de grands travaux de réparations peuvent être exécutés. L'établissement ne saurait être mieux situé pour l'exécution de réparations à des navires de toutes les dimensions. Des additions et agrandissements de l'établissement de la compagnie sont en voie de construction, qui coûteront, une fois terminés, à peu près un million de dollars. Plusieurs centaines de navires ont été construits depuis le commencement de la guerre, et lors de l'enquête un certain nombre de halutiers en acier étaient en chantier et quelques grands navires en acier étaient en voie de réparation ou de construction. En outre, plusieurs autres navires étaient sous contrat pour des travaux de réparation ou de construction nouvelle. M. Davie déclara que les conditions climatiques pendant les mois d'hiver étaient un embarras sérieux, et que ses principaux concurrents, surtout pour les réparations, étaient les chantiers à New York et à d'autres endroits du littoral américain, où les travaux peuvent être poursuivis d'un bout de l'année à l'autre. En mai 1917, les ouvriers ont reçu une augmentation générale de salaire de 15 pour cent, et en mai 1918 une nouvelle augmentation de 20 pour cent. M. Davie déposa un contrat entre sa compagnie et l'Union Nationale de la Rive Sud, qui a été en vigueur depuis le 21 mars 1918.

Les salaires payés aux différentes classes d'ouvriers étaient les suivants:

Ajusteurs de navires, séniors	80-60	cents par heure.
Ajusteurs de navires, juniors	51-48-42 & 36	"
Aides ajusteurs de navires	36-32 & 27	"
Gréeurs de navires	43	"
Aides gréeurs	32	"
Riveurs, séniors	48	"
Riveurs, juniors	43	"
Rabatteurs de rivets, séniors	39	"
Rabatteurs de rivets, juniors	35	"
Chauffeurs de rivets, séniors	32	"
Chauffeurs de rivets, juniors	23 & 20	"
Foreurs à air	36	"
Aides foreurs	32	"
Calfats et ébarbeurs, séniors	48	"
Calfats et ébarbeurs, juniors	43	"
Journaliers	32	"
Charpentiers, séniors	48	"
Charpentiers, juniors	43	"
Menusiers, séniors	48	"
Menusiers, juniors	43	"
Faiseurs de patrons	51½ & 43	"
Ouvriers	43	"
Ajusteurs de tuyaux	43	"
Electriciens	41½	"
Aides électriciens	36	"
Forgerons	55-48 & 43	"
Aides forgerons	36	"
Peintres	43 & 36	"
'Furnace slab men'	60	"
'Furnace slab helpers'	45-36 & 32	"
Coupeurs à l'oxy. d'acétylène	55	"
Aides coupeurs à l'oxy. d'acétylène	35	"
Mécanicien de locomotive	45	"
Serre-frein de locomotive	32	"
Mécanicien de machine auxiliaire	39	"
Mécanicien d'atelier	48	"
Préposé aux grues	45	"
Chauffeur	43	"
Chargeur de charbon	39	"
Chaudronniers	48	"
Découpeurs	48 & 43	"
Aides découpeurs	36 & 32	"
Cisailleurs	48 & 43	"
Aides cisailleurs	36 & 32	"
'Counter sinkers'	36	"
Rouleurs	51½ & 40	"
Aides rouleurs	32	"
Planeurs	43	"
Aides planeurs	32	"
Conducteurs d'attelages et charretiers	48-36 & 32	"
Gardiens	36	"
Porteurs d'eau	20	"
Contremaitres	60	"
Sous-contremaitres	55 & 45	"
Dessinateurs	80 & 75	"
Assistants dessinateurs	30	"
Pointeurs	40	"
Assistants pointeurs	32	"

Travail supplémentaire (travail de nuit et du dimanche), temps double pour les réparations.

Travail supplémentaire (travail de nuit), temps et demi pour les nouvelles constructions.

Travail supplémentaire (dimanche), temps double pour les nouvelles constructions.

On ne travaille le dimanche que lorsque cela est extrêmement nécessaire.

Les équipes de riveurs étaient payées aux pièces au taux de \$2.50 et \$3.00 par cent rivets.

Les taux ci-dessus mentionnés furent acceptés par l'Union Nationale de la Rive Sud le 11 mai et furent mis en vigueur le 17 mai 1918.

L'International Brotherhood of Boilermakers, Iron Shipbuilders and Helpers of America demanda, le 23 mai 1918, une augmentation des taux, une journée de travail de neuf heures, et autres conditions, et soumit un projet de contrat.

L'International Brotherhood of Blacksmiths and Helpers soumit à la compagnie, le 22 juin, un projet de contrat, demandant une réduction du temps de travail et une augmentation de salaires.

La compagnie ne répondit ni à l'une ni à l'autre de ces communications ou demandes, parce qu'elle avait déjà avec l'Union Nationale un contrat qui donnait satisfaction.

Une requête demandant une commission de conciliation, provenant de l'International Brotherhood of Boilermakers, Iron Shipbuilders and Helpers of America, union locale No 380, de l'International Brotherhood of Blacksmiths and Helpers, union locale No 235, et du United Brotherhood of Carpenters and Joiners, union locale No 2033, fut envoyée au ministre par le troisième vice-président des unions internationales, dans une lettre en date du 12 juillet 1918. Cette requête prétend affecter 290 ouvriers directement, et 460 indirectement.

Comme les unions nationales et internationales réclamaient le droit d'être reconnues, la Commission a demandé qu'elles présentent leurs livres à l'examen afin de voir quelle représentation chaque union avait parmi les ouvriers employés dans ce chantier. Les livres ont accusé les résultats suivants: Sur 707 ouvriers dont les noms paraissent sur la liste de paye de la compagnie, 250 étaient membres de l'union internationale et 457 de l'union nationale. Les livres ont de plus démontré que l'union nationale avait 18 forgerons et l'internationale 8, et que l'union nationale avait 363 chaudronniers et constructeurs de navires en fer et l'internationale 188, à l'emploi de la compagnie.

Le 25 juillet la compagnie renvoya 10 de ses employés pour défaut de faire leur travail d'une manière convenable et pour autres actes d'inconduite. Le lendemain, 240 employés se mirent en grève par sympathie pour les 10 ouvriers renvoyés, alléguant que ces employés étaient renvoyés parce qu'ils appartenaient à l'union internationale. La commission fut en conséquence obligée de rechercher si la compagnie avait une raison juste et suffisante pour faire ces renvois, ou si les employés avaient été renvoyés parce qu'ils étaient membres de l'union internationale. Les employés se composaient de six riveurs, un rabatteur de rivets, un aide machiniste, un aide et un ajusteur de navires, ce dernier étant pratiquement un apprenti. D'après le témoignage de M. Davie, les riveurs avaient depuis quelque temps placé de 45 à 150 rivets par journée de 10 heures. C'était un très pauvre résultat. M. Davie avait personnellement surveillé ces employés à plusieurs reprises et les avait surpris passant leur temps sans donner les résultats attendus. La majorité d'entre eux avaient été renvoyés plusieurs fois et repris. Un état comparé du travail général dans la construction des navires en mai, juin et juillet 1917, mis en regard des mois correspondants de 1918, établit que les ouvriers faisaient cette année moins de 50 pour cent de l'ouvrage qu'ils faisaient l'année précédente. Il a été établi par deux témoins qu'un des employés renvoyés, quelques jours avant leur renvoi, avait lancé sur un compagnon de travail des rivets, boulons et rondelles chauds, et l'avait aussi menacé de lui faire mal. Un autre des employés renvoyés avait menacé un employé infirme afin de l'induire à faire partie de l'union internationale, et avait aussi proféré des menaces contre M. Davie. Le surintendant du chantier témoigna que les employés renvoyés ne travaillaient pas d'une manière satisfaisante, gaspillaient leur temps et s'engageaient dans des discussions et des arguments avec leurs compagnons de travail, et que s'il avait été libre il les aurait renvoyés depuis long-

temps. Un constable spécial à l'emploi de la compagnie fit rapport contre plusieurs des employés renvoyés, à l'effet qu'ils avaient perdu leur temps, parlant au lieu de travailler. Il n'était pas chargé de faire rapport spécialement sur les 10 employés renvoyés; mais avait tout le chantier sous sa surveillance. Une occasion fut fournie à tous les employés renvoyés de comparaître devant la commission. Neuf d'entre eux comparurent et rendirent témoignage. Ils prétendirent tous qu'ils avaient été renvoyés à cause de leur affiliation à l'union internationale, mais aucun d'eux ne demanda au gérant ou au surintendant pourquoi il avait été renvoyé. Les renvois furent effectués après que la compagnie eût obtenu l'avis de son avocat qu'il y avait juste et suffisante cause de renvoi. Le gérant général de la compagnie avait affiché dans le chantier, le 14 mai, un avis rédigé dans les termes suivants:

"Il a été porté à ma connaissance qu'il y avait dans ce chantier certains individus qui essaient de former une union. J'ai reconnu l'Union Nationale des Ouvriers de la Rive Sud, et tous les employés de cet établissement essayant de s'organiser ou de causer de la friction par leurs agissements avec d'autres unions qui ne sont pas reconnues par cette compagnie, seront renvoyés immédiatement.

"Davie Shipbuilding and Repairing
Company, Limited,

(Signé) GEORGE D. DAVIE,
"Gérant général."

L'Union Nationale de Lauzon fut organisée en mars 1917, et est enregistrée en vertu des dispositions du Trade Unions Act, S. R. C., ch. 125. Elle a succédé à une association qui avait existé pendant quelque temps auparavant. Le secrétaire de l'Union Nationale fut examiné le 9 août et déclara que le 26 juillet 1918 elle comptait un effectif de 510 membres, tous travaillant pour la compagnie, à l'exception de six, et que du 26 juillet au 9 août l'Union Natio-

nale avait enrôlé 125 nouveaux membres; des copies de sa constitution et de ses règlements furent déposés comme exhibits. L'Union Internationale commença à s'organiser à Lauzon en mars ou avril 1918, et à la date de l'enquête son organisateur local était Alfred Bourget, qui avait été autrefois ouvrier à l'emploi de la compagnie et avait été renvoyé vers février 1918. M. Davie et son surintendant déclarèrent dans leur témoignage qu'ils étaient disposés à reprendre les employés qui se sont mis en grève en autant que leurs positions n'étaient pas prises par d'autres, mais qu'ils n'étaient pas prêts à reprendre les 10 employés renvoyés. Dans les deux semaines qui ont suivi la grève, 102-nouveaux employés ont été engagés dans l'établissement, et d'après le surintendant l'ouvrage dans les chantiers allait mieux que dans les trois mois précédant la grève. L'ouvrage n'a pas été sérieusement affecté par la grève, les conditions ont été plus stables et les employés plus faciles à conduire. De nouveaux ouvriers ont été engagés sans s'occuper de savoir s'ils étaient unionistes ou non-unionistes. La compagnie était disposée à traiter avec une union, mais elle ne croyait pas qu'il fût possible d'avoir deux unions reconnues dans le même chantier, parce que l'existence de deux associations séparées amènerait une lutte et réduirait la production. A la fin de la première journée de l'enquête, le président, en présence de 150 ou 200 des grévistes, après que M. Davie eut exprimé sa disposition à reprendre les grévistes, conseilla à ceux-ci de retourner à leur travail, déclarant que leur position serait par là améliorée, et que, en autant que les 10 employés renvoyés étaient concernés, la cause de leur renvoi allait être de nouveau examinée par la commission. Les grévistes n'acceptèrent pas cet avis; ils demeurèrent en grève.

Dix heures constituaient le travail d'une journée dans ce chantier, excepté pendant l'hiver, où les jours sont courts, alors que les employés ne travaillaient que huit ou neuf heures. La compagnie payait le travail supplémentaire à rai-

son de temps et demi pour les nouvelles constructions, et de double temps pour les réparations, et aussi à raison de temps double pour tout travail fait le dimanche.

L'enquête sur les différends au sujet de cette compagnie s'étendit du 8 au 15 août, 41 témoins en tout ayant été entendus. Le chantier a aussi été visité et les conditions réelles dans lesquelles les employés travaillaient ont été inspectées.

Après une étude et un examen complets de la preuve, les commissaires sont unanimes à décider que les salaires payés depuis 1918 étaient raisonnables, suffisants, et égaux à n'importe quel salaire existant dans la localité. Le président et le commissaire Robb sont d'avis que le renvoi des 10 employés était justifiable et a été fait pour une cause suffisante et que la grève de sympathie n'était pas justifiable, mais le commissaire Walsh ne concourt pas dans cette décision sur cette question. Les commissaires ont aussi été d'avis unanime que neuf heures devraient constituer le travail d'une journée, et ont invité le gérant général de la compagnie et les représentants de l'Union Nationale à comparaître de nouveau devant la commission à Montréal. Le résultat en a été qu'un nouveau contrat a été conclu le 7 septembre 1918, pourvoyant à une journée de neuf heures, aux paiements pour le travail supplémentaire, au règlement des différends, aux salaires aux taux qui existaient depuis mai 1918, et à la continuation du contrat pendant la durée de la guerre, sujet aux changements dans les taux des salaires que pourra justifier la fluctuation du coût de la vie, ce rajustement devant être fait le 1er février 1919, d'après la fluctuation du coût de la vie indiquée par la GAZETTE DU TRAVAIL.

Un triplicata signé de ce contrat accompagne ce rapport.

**Quinlan and Robertson, Limited, et la
Quebec Shipbuilding and Repair
Company, Limited**

La Commission s'est enquis des différends au sujet de ces deux compagnies à Québec, les 15, 16, 17 et 19 août 1918.

M. Albert E. Laroche, gérant général, a comparu pour Quinlan & Robertson, Limited; M. R. A. Carter, vice-président et directeur gérant, et L. C. Campbell, surintendant, ont comparu pour la Quebec Shipbuilding and Repair Company, Limited, et MM. Arthur Martel et Alfred Robitaille ont comparu pour le United Brotherhood of Carpenters and Joiners of America.

Quinlan & Robertson, Limited, sont des entrepreneurs généraux, ont poursuivi ce genre d'affaires depuis plusieurs années, et, en juillet 1917, obtinrent un contrat de la Commission Impériale des Munitions pour la construction d'un certain nombre de navires en bois. L'ouvrage sur ces navires était assez avancé lors de l'enquête. La compagnie avait alors à peu près 700 hommes sur sa liste de paye. Une cédule indiquant les taux de salaires payés à tous les métiers fut déposée: les charpentiers étaient payés de 40 à 45 cents par heure; les menuisiers, 40, 45 et 50 cents; les calfats, 40 et 45 cents par heure; il était alloué aux équipes de nuit 13 heures pour 12 heures et demie de travail, et pour le travail du dimanche il était alloué une ou deux heures de plus; aucun salaire n'était payé pour le travail supplémentaire; 10 heures constituaient le travail d'une journée.

Quand la compagnie commença à construire des navires, elle payait ses charpentiers 34 cents $\frac{1}{2}$ par heure, et les augmenta de temps à autre à mesure que leur habileté augmentait. Trente cents par heure étaient le taux ordinaire des charpentiers à Québec quand la compagnie commença à construire des navires. En règle générale, la compagnie fournissait les outils; des unionistes et des non-unionistes étaient employés et le chantier était conduit d'a-

près le principe de l'atelier libre. A la date du 20 juin 1918, le United Brotherhood of Carpenters and Joiners of America, union locale No 730 de Québec, s'adressa au ministre pour avoir une commission de conciliation et demanda une augmentation de salaire avec un minimum de 50 cents par heure, neuf heures par jour, et paiement à raison de temps et demi pour le travail supplémentaire.

La Québec Shipbuilding and Repair Company, Limited, commença les affaires en octobre 1916; son commerce consiste à construire et réparer des navires en bois. Elle a un chantier à Québec. Une cédula des taux des salaires dans les deux chantiers a été déposée. Les constructeurs de navires et les charpentiers étaient payés de 35 à 45 cents par heure, selon leur habileté. Aucun salaire n'était donné pour le travail supplémentaire et 10 heures constituaient le travail d'une journée. La compagnie a construit quelques navires en bois pour son propre compte et a un contrat de la Commission Impériale des Munitions. Quand la compagnie a commencé ses opérations, elle fut incapable de trouver à Québec un constructeur pratique de navires en bois, mais elle amena du Nouveau-Brunswick un expert et quelques calfats qui ont, depuis, entraîné et instruit les ouvriers locaux obtenus à Québec. A mesure que l'ouvrage avançait, les employés devinrent plus experts dans l'art de la construction des navires en bois et en étaient venus au point qu'ils ont bordé le second navire pour la Commission Impériale des Munitions en moitié moins de temps qu'ils en avaient pris pour border le premier. A la date de l'enquête, l'ouvrage marchait d'une manière satisfaisante dans le chantier et il n'y avait pas de pénurie d'hommes. Il y avait des unionistes et des non-unionistes employés dans le chantier, qui était conduit d'après le principe de l'atelier libre. A la date du 8 juillet, le United Brotherhood of Carpenters and Joiners of America, union locale No 730, s'adressa au ministre pour avoir une commission de

conciliation et d'enquête, et demanda une augmentation des salaires, une réduction du temps de travail, et un salaire supplémentaire pour les heures de travail supplémentaires. Avant de quitter Québec, les commissaires suggèrent, aux représentants des deux compagnies que, dans l'opinion des commissaires, un salaire supplémentaire devrait être payé pour les heures de travail supplémentaires, et les deux compagnies acceptèrent volontiers cette suggestion.

Le 6 novembre 1918, les commissaires invitèrent les représentants des deux compagnies et des ouvriers à rencontrer la Commission à Montréal, alors que les commissaires avisèrent les parties qu'il était à désirer qu'un contrat pour la durée de la guerre fût conclu avec les charpentiers et menuisiers, et leur soumettre un projet de contrat qui aurait l'approbation de la Commission, avec le résultat que le 9 septembre 1918 chacune des compagnies signa avec le United Brotherhood of Carpenters and Joiners of America un contrat pourvoyant à une journée de travail de neuf heures, au paiement supplémentaire des heures de travail supplémentaires, au règlement des différends, à un salaire minimum de 45 cents par heure pour les charpentiers, les constructeurs de navires et les menuisiers; le contrat devait continuer pendant la durée de la guerre, sujet aux changements dans les taux des salaires que la fluctuation du coût de la vie pourrait justifier, ce rajustement devant se faire le 1er février 1919, d'après la fluctuation du coût de la vie indiquée par les rapports officiels de la GAZETTE DU TRAVAIL.

Des triplicatas de ces contrats accompagnent ce rapport.

Tidewater Shipbuilders, Limited, et les Three Rivers Shipyards, Limited

La Commission s'est enquis des plaintes au sujet de ces deux compagnies aux Trois-Rivières, les 20 et 21 août dernier.

M. Robert Duguid, gérant, comparut pour les Tidewater Shipbuilders, Limited, et MM. Thomas M. Kirkwood, pré-

sident et gérant, Harold L. Clifford, surintendant, et Walter Joseph Shea, secrétaire trésorier, comparurent pour les Three Rivers Shipyards, Limited; M. Arthur Martel comparut pour le United Brotherhood of Carpenters and Joiners of America, union locale No 1793.

La compagnie Tidewater Shipbuilders, Limited, commença la construction de son établissement aux Trois-Rivières pour la construction de navires en acier, en novembre 1917, et lors de l'enquête elle, avait plusieurs navires en acier en voie de construction et à peu près 450 ouvriers sur la liste de paye. L'établissement n'est pas encore tout à fait terminé. Dix heures constituaient le travail d'une journée; le travail supplémentaire était payé à raison de temps et demi pour les jours de semaine et de temps double pour les dimanches et les jours de fêtes. Une cédule des salaires payés à tous les métiers fut déposée devant la Commission: le salaire des charpentiers était de 40 à 45 cents par heure; aucune distinction n'était faite entre unionistes et non-unionistes. Le United Brotherhood of Carpenters and Joiners, en avril dernier, demanda un salaire minimum de 45 cents par heure et une journée de neuf heures.

Les Three Rivers Shipyards commencèrent leurs opérations le 20 août 1917. Ils s'occupent exclusivement de la construction de navires en bois, et lors de l'enquête ils avaient un contrat avec la Commission Impériale des Munitions. La compagnie employait entre 700 et 800 hommes; quand elle commença, les charpentiers recevaient 35 cents par heure, et la compagnie n'eut pas de difficulté à trouver des hommes à ce taux. Le travail supplémentaire était payé à raison de temps et demi, et temps double était payé pour le travail du dimanche et des jours de fêtes. Le 23 juillet 1918, le United Brotherhood of Carpenters and Joiners, union locale No 1793, écrivit au ministre une lettre demandant que le salaire minimum pour les charpentiers employés par les deux compagnies fût fixé à 45 cents par heure,

et que le temps de travail fût réduit à neuf heures par jour, avec paiement à raison de temps et demi pour le travail supplémentaire et de temps double pour le dimanche et les jours de fêtes. Lors de l'enquête, ces deux chantiers payaient leurs charpentiers de 40 à 45 cents par heure, et quelques-uns, qui étaient plus experts, recevaient 50 et 52 cents et demi par heure dans le chantier des Tidewater Shipbuilders, Limited.

Le 10 septembre 1918, la Commission invita les représentants des deux compagnies et de l'union locale No 1793 du United Brotherhood of Carpenters à comparaître de nouveau, et la Commission suggéra qu'un contrat devrait être conclu par chaque compagnie avec ses charpentiers, et la question s'éleva alors du *status* d'une union locale des Trois-Rivières connue sous le nom de Corporation Ouvrière Catholique des Trois-Rivières, qui existait depuis 1913. Sur plus ample information aux Trois-Rivières, il fut établi que cette union locale avait une représentation beaucoup plus forte dans les deux chantiers que le United Brotherhood of Carpenters and Joiners of America. Les compagnies étaient disposées à conclure un contrat avec l'union locale, mais non avec le United Brotherhood, et après de nouvelles conférences et discussions fut conclu par chaque compagnie, avec la Corporation Ouvrière Catholique des Trois-Rivières, le 23 septembre 1918, un contrat pourvoyant à une journée de neuf heures, au paiement du travail supplémentaire, au règlement des différends, à un salaire minimum de 45 cents par heure pour les constructeurs de navires, charpentiers, menuisiers et calfats, le contrat devant se continuer pendant la durée de la guerre, sujet aux changements dans les taux des salaires que la fluctuation du coût de la vie pourrait justifier, ce rajustement devant être fait le 1er février 1919, selon la fluctuation du coût de la vie indiquée par les rapports officiels de la GAZETTE DU TRAVAIL.

Des triplicatas signés de ces contrats accompagnent ce rapport.

Fraser, Brace and Company, Limited

La Commission commença son enquête au sujet de cette compagnie à Montréal le 22 août. M. Charles Edward Fraser, président, et M. George G. Underhill, surintendant, comparurent au nom de la compagnie; M. Joe Wall comparut au nom de la Marine Trades Federation; MM. Narcisse Arcand, Arthur Lamothe et Arthur Martel comparurent au nom des charpentiers et menuisiers; M. Ed. J. Sinclair comparut pour les ouvriers électriciens, et M. Wilbrod Vachon comparut pour les ajusteurs de tuyaux et plombiers.

La compagnie fait affaires depuis plusieurs années comme entrepreneur général. Ses opérations dans la province de Québec ont été considérables. En novembre 1917, un contrat lui fut donné par la Commission Impériale des Munitions pour la construction de quelques navires en bois qui ne sont pas encore complètement terminés; et elle a reçu récemment du gouvernement français un contrat pour un certain nombre de navires en bois. Ce dernier contrat a été obtenu en concours avec les chantiers du Canada et des Etats-Unis.

Le 15 février 1918, la Montreal Marine Trades Federation demanda à la compagnie un temps de travail plus court et une augmentation des salaires des forgerons, ouvriers électriciens, machinistes, peintres, ouvriers tôliers, charpentiers, menuisiers, plombiers et ajusteurs de tuyaux. Les ouvriers employés à la construction de navires en bois étaient surtout des constructeurs de navires et des charpentiers. La preuve soumise à la Commission établit que la compagnie n'avait aucune difficulté à se procurer tous les ouvriers dont elle avait besoin. Il y avait, cependant, une pénurie de constructeurs de navires et de charpentiers expérimentés, parce que l'industrie de la construction de navires en bois avait pratiquement cessé d'exister quand la compagnie commença la construction de navires en bois, à la fin de 1917.

Quand la compagnie commença ses

opérations, elle payait ses charpentiers 40 cents par heure, travaillant 10 heures par jour, avec temps et demi pour tout le travail supplémentaire. Vers le commencement de mai ce salaire fut porté à 45 cents, et le 15 mai à 50 cents par heure. Le ou vers le 16 mai fut déclarée une grève, alors qu'à peu près 300 employés quittèrent l'ouvrage et demeurèrent en grève 10 ou 12 jours. Une conclusion logique à tirer de la preuve soumise est qu'ils retournèrent à l'ouvrage avec l'entente que leur demande d'un temps de travail plus court et d'autres améliorations des conditions de travail et d'une augmentation des salaires serait prise en considération. Le 15 juin 1918, la Montreal Marine Trades Federation demanda au ministère du travail la nomination d'une commission de conciliation et d'enquête. Lors de la grève, en mai, la compagnie avait à peu près 820 hommes à son emploi, et lorsque l'enquête sur cette affaire fut ouverte par la commission, elle avait à peu près 600 employés.

Le principal différend entre la compagnie et les représentants des ouvriers avait trait au nombre d'heures qui devrait constituer le travail d'une journée. L'établissement de la compagnie avait marché 10 heures par jour, excepté pendant les mois d'hiver, alors que, à cause des jours plus courts, on travaillait neuf heures par jour. En ce qui concernait les taux de salaires, il n'y avait pas beaucoup de difficulté entre la compagnie et ses employés. Les salaires avaient été augmentés de temps à autre à mesure que la capacité et l'habileté des employés justifiaient une augmentation. Après plusieurs conférences entre les représentants de la compagnie et ceux des ouvriers, la commission réussit à amener ensemble les parties, avec le résultat que le 4 septembre fut signé un contrat pourvoyant à une journée de neuf heures et à d'autres conditions du travail, à des taux de salaires pour les différents métiers employés, et à une révision de ces taux le 1er février 1919, selon la fluctuation du coût de la vie qui pourra être indiquée alors par les

rapports officiels de la GAZETTE DU TRAVAIL.

Un triplicata signé de ce contrat accompagne ce rapport.

Montreal Dry Dock and Ship Repairing Company, Limited

Cette compagnie s'occupe de la réparation, dans toutes ses branches, des navires en bois et en acier et existe depuis sept ans sous son nom actuel et avec la présente administration. M. Thomas Bell, directeur gérant, Walter Carroll, pointeur, et William Brunton, surintendant, ont comparu pour la compagnie, et MM. Martel, Wall, Arcand, Lamothe et Vachon ont comparu pour les ouvriers. Lors du commencement de l'enquête, le 23 août 1918, la compagnie avait à peu près 350 hommes sur sa liste de paye. La cédula des taux payés aux différents métiers fut déposée, indiquant que les chaudronniers étaient payés de 47c $\frac{1}{2}$ à 50 cents; les aides de 37c $\frac{1}{2}$ à 42c $\frac{1}{2}$, les charpentiers et les calfats 45 cents, et les peintres de 40 à 45 cents. Ces taux sont d'à peu près 10 pour cent supérieurs à ceux payés dans le mois correspondant de 1917. Avant la guerre, en 1914, le taux général du salaire des ouvriers était à peu près de 30 cents par heure. L'établissement de la compagnie marchait 10 heures par jour, et tout travail supplémentaire était payé à raison de temps double. En octobre 1917, l'agent d'affaires de la succursale locale de la Boilermakers' International Union demanda une augmentation des salaires et une réduction du temps de travail. Il y eut un peu de correspondance entre la compagnie et le ministère. La compagnie eut une conférence avec ses ouvriers, avec le résultat qu'ils se déclarèrent satisfaits des conditions et des salaires existants. En mai 1918, les chaudronniers demandèrent 55 cents par heure, et, après une entrevue avec leur agent d'affaires, la compagnie consentit à leur payer 50 cents par heure, ce qui fut accepté par l'union.

Pendant que la Commission siégeait à Montréal, la Montreal Marine Trades

Federation demanda une augmentation des salaires et une réduction du temps de travail. La compagnie fit un exposé complet de ses relations avec ses employés. Plusieurs de ces derniers devaient être entraînés spécialement pour le genre d'ouvrage fait par la compagnie. Les réparations aux navires, en règle générale, étaient faites dans le port, et la compagnie était obligée d'envoyer ses hommes à bord des navires où les réparations devaient être faites. Quelques-uns des employés retiraient un bon salaire hebdomadaire. Sur la liste de paye de la semaine finissant le 27 juin 1918, un employé retira \$125.75, un autre \$112.75, et trois employés \$77.50 chacun.

Après de nombreuses conférences entre le gérant général de la compagnie, le secrétaire de la Montreal Marine Trades Federation et l'agent d'affaires des chaudronniers, la compagnie consentit à accéder à la demande d'une journée de neuf heures et d'une augmentation des salaires aux différentes classes d'ouvriers employées par la compagnie, comme suit:

Chaudronniers	55 cents par heure
Aides	45 "
Chauffeurs	25 "
Charpentiers	50 "
Peintres	45 "
Ajusteurs de tuyaux et plombiers	55 "
Ouvriers électriciens	"
'Charge hands'	55 "
Journaliers	50 "
Monteurs d'armatures, 1ère classe	50 "
Aides	35 "
Préposés aux moteurs	40 "
Préposés aux grues (mobiles)	38 "
Préposés aux grues (écharces)	85 "
'Light men' temporaires	37 "
Opérateurs de stations d'énergie, par journée de huit heures, \$3.50.	

Les chaudronniers refusent maintenant d'accepter le taux de 55 cents par heure, donnant pour raison que les chaudronniers des ateliers de machines sont payés 68 cents par heure en vertu de la décision de la Commission de guerre des chemins de fer canadiens.

En autant que les commissaires ont pu s'en assurer par l'enquête sur les différents chantiers de construction de navires portés à leur connaissance, 55 cents par heure semblent être le taux le plus élevé payé aux chaudronniers dans les

chantiers maritimes de la province de Québec. La compagnie Montreal Dry Docks est prête à payer ce taux, et, dans l'opinion des commissaires, il devrait être accepté. Dans l'opinion des commissaires, les taux ci-dessus pour les charpentiers, les peintres, les ajusteurs de tuyaux, les plombiers et les électriciens devraient aussi être acceptés.

Les chantiers de Sorel

Pendant que la Commission faisait son enquête sur les conditions dans quelques-uns des chantiers maritimes de la ville de Montréal, le ministre attira son attention sur des communications reçues par lui du secrétaire de l'International Brotherhood of Boilermakers and Iron Shipbuilders of America, loge locale No 373, de Sorel, demandant au ministre de permettre à la Commission d'examiner les conditions existant à cet endroit. Il était allégué que la loge locale comptait 350 membres; que la Leclaire Shipbuilding Company avait renvoyé plusieurs employés parce qu'ils étaient devenus membres de l'union; que les salaires étaient bas, le temps de travail long, et qu'il était à désirer que les conditions fussent examinées. La Commission siégea au palais de justice de Sorel le 29 août 1918. M. J. M. Arthur Leclaire comparut, représentant la Leclaire Shipbuilding Company, et M. J. P. Merrigan comparut au nom des chaudronniers et M. Narcisse Arcand comparut au nom du United Brotherhood of Carpenters and Joiners, union locale No 671. La Leclaire Shipbuilding Company avait en voie de construction un certain nombre de chalutiers en acier et de navires en bois; elle avait alors à peu près 450 ouvriers à son emploi; elle marchait 10 heures par jour et payait de 27c $\frac{1}{2}$ à 40 cents par heure dans les différents métiers. Les riveurs étaient généralement payés aux pièces, de \$2.00 à \$3.00 par cent rivets, quelques riveurs gagnant jusqu'à \$5.92 par jour. Un prétendu cas d'intimidation par renvoi fut examiné, et il fut établi que l'employé en question n'avait pas été renvoyé à cause de son affiliation à l'union,

mais pour une cause juste et suffisante. Les salaires payés par la Leclaire Shipbuilding Company sont substantiellement les mêmes que ceux payés par la Sincennes-McNaughton Line, Limited, dans son chantier de Sorel, où elle construit et répare ses propres navires et où les charpentiers sont payés de \$3.00 à \$3.50 par jour, les chaudronniers de \$3.00 à \$4.00 par jour, les journaliers de \$2.00 à \$2.50 par jour. Pratiquement les mêmes salaires étaient payés par le ministère de la marine dans son chantier de Sorel. Les salaires sont plus bas à Sorel que dans n'importe quel autre chantier maritime de la province de Québec. La majorité des ouvriers de cette localité sont propriétaires des maisons qu'ils habitent, où ils ont généralement un petit jardin dans lequel ils cultivent une partie considérable de leurs approvisionnements. Dix heures constituent le travail d'une journée; c'est la règle générale, et on n'a porté à la connaissance de la Commission aucun cas où on travaille un nombre moindre d'heures dans aucun atelier à Sorel. L'union internationale n'était pas organisée dans la mesure représentée par M. Aristide Cournoyer, secrétaire des chaudronniers, qui a déclaré dans sa communication au ministre que sa loge comptait 350 membres.

Une nouvelle conférence eut lieu à Montréal, le 2^e octobre, avec les représentants de la Leclaire Shipbuilding Company et de la Sincennes-McNaughton Line, Limited, à laquelle assistait M. Arthur Martel, représentant les charpentiers, et la situation entière fut discutée. La main-d'œuvre est abondante à Sorel aux salaires actuellement payés, et les salaires des employés sont augmentés en raison de leur habileté et de leur efficacité. Un salaire supplémentaire est payé pour le travail supplémentaire, et aucun atelier ou autre établissement à Sorel n'a adopté la journée de neuf heures; tous marchent 10 heures et paient les taux du travail supplémentaire pour tout le travail en sus de 10 heures et pour le travail du dimanche et des jours de fêtes. La Leclaire Ship-

building Company est prête à augmenter leurs salaires à mesure que le coût de la vie augmentera, et prétend l'avoir fait dans le passé.

Dans toutes les circonstances portées à la connaissance de la Commission, les heures de travail et les taux des salaires dans les chantiers maritimes de Sorel sont ceux qui prévalent dans la localité, et il n'est pas jugé à propos pour le présent de faire de recommandations.

Les commissaires désirent enregistrer leur appréciation de la manière dont tous les patrons qui ont comparu devant eux ont fait un exposé complet de leurs relations avec leurs ouvriers et aussi de la disposition des différentes unions à soumettre leurs livres indiquant le nombre des membres des diverses associations. Toutes les trade unions faisant affaires au Canada, dans l'opinion des commissaires, devraient être requises de s'enregistrer sous l'autorité de la Loi des Trade Unions. Les unions locales le font et toutes les associations ouvrières ayant le siège principal de leurs affaires hors du Canada devraient, quand elles essaient de contrôler le travail en ce pays, être soumises à la même règle.

Le commissaire Walsh réserve son droit de faire un rapport de la minorité sur la situation à Lauzon et à Sorel, et au sujet de l'enregistrement des trade unions.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé) F. S. MACLENNAN,
Président.

(Signé) THOMAS ROBB,
Commissaire.

(Signé) J. M. WALSH,
Commissaire.

Montréal, le 2 octobre 1918.

Rapport de la minorité

A l'Honorable T. W. Crothers,
Ministre du travail.

Cher monsieur,—

Comme membre de la Commission Royale instituée par arrêté en conseil

pour s'enquérir du malaise industriel dans la province de Québec, je crois qu'il est de mon devoir, dans les circonstances, de faire un rapport de la minorité dans les cas de la Davie Shipbuilding Company, de Lauzon, Qué., de la situation à Sorel, de la conclusion de contrats avec des associations ouvrières indépendantes et de l'enregistrement des trade unions.

Dans le cas de la Davie Shipbuilding Company, comme vous le savez, 240 employés ne se sont pas présentés au travail le matin du 26 juillet, par suite du fait que 10 d'entre eux avaient été renvoyés le 25 juillet. Les 10 employés renvoyés et ceux qui ne se sont pas présentés pour travailler appartenaient à l'union internationale. Au cours de l'enquête plusieurs témoins ont été entendus au nom de l'union et ont déclaré que le lundi, 22 juillet, il fut rapporté et su de tout le monde que le jeudi, 25 juillet, 10 employés appartenant à l'Internationale devaient être renvoyés, et ils furent renvoyés comme la rumeur l'avait annoncé. M. Davie déclara que ces employés avaient été renvoyés pour cause. Comme on lui demandait quelle était la cause, il dit que ces employés ne faisaient pas leur ouvrage comme ils devaient le faire, qu'ils négligeaient leur devoir, mais les témoignages prouvent qu'ils n'en ont jamais été avertis ou reprimandés par le contremaître ou le surintendant.

En lisant le témoignage de M. Davie vous trouverez de la contradiction. Il dit (page 27, dernière ligne) : "la cause est qu'ils ne voulaient pas faire leur ouvrage", puis à la page 37 de son témoignage il dit : "Et je serais critiqué par 10 hommes? Jamais, Monsieur. Je ne puis l'endurer de qui que ce soit," ce qui, dans mon opinion, indique que ces employés ont été rapportés comme critiquant M. Davie et qu'ils ont été renvoyés pour cette raison sans s'assurer si la chose était vraie ou non, et sans donner à ces employés une chance de répondre à aucune accusation de ce genre, et que lorsqu'une commission de conciliation eut été demandée des hommes ont été amenés devant la commission et ont nié avoir jamais rien dit de cette nature

contre M. Davie. Il n'a pas été prouvé que ces hommes ne faisaient pas leur ouvrage. Nous avons eu devant nous les contremaîtres de diverses équipes d'employés et ils ont déclaré que les 10 hommes renvoyés étaient parmi les meilleurs employés du chantier, et qu'ils ne négligeaient pas leur ouvrage, et qu'ils ont été très surpris quand ils ont appris qu'ils étaient renvoyés, parce qu'ils n'ont eu connaissance d'aucune accusation contre eux.

Le détective St-Laurent, qui est à l'emploi de la compagnie, a déclaré que son devoir dans le chantier était de voir à ce que rien ne fût volé. Comme on lui demandait s'il avait quelque chose à faire avec les employés, il dit que son devoir était de voir à ce qu'ils ne perdent pas de temps, parce qu'il considérait que perdre du temps pendant les heures d'ouvrage était voler la compagnie, et qu'il s'occupait aussi de cela. Comme on lui demandait si les 10 hommes renvoyés perdaient leur temps à sa connaissance, il dit qu'il ne les avait jamais vus perdant leur temps. Comme on lui demandait s'il avait reçu des membres de l'Union Nationale des lettres contre ces hommes, il répondit dans l'affirmative, disant qu'il avait reçu des lettres; quelques-unes étaient signées, les autres ne l'étaient pas. Il fit rapport au bureau de la compagnie, mais garda les lettres. J'ai demandé que ces lettres fussent produites, mais elle ne l'ont pas été.

On n'a donc prouvé par aucun témoignage que ces employés ne faisaient pas leur ouvrage comme de coutume, et je crois sincèrement que ces hommes ont été renvoyés à cause des rapports du détective St-Laurent, qui ont été faits au bureau et tirés des lettres qu'il avait reçues de membres de l'Union Nationale et d'autres, des lettres anonymes.

M. Davie s'est plaint de ce que, depuis qu'il y a deux unions dans son chantier, les employés ont perdu leur temps à solliciter d'autres employés de devenir membres de leurs unions respectives. Il a été prouvé que l'Union Nationale a

employé des méthodes qui n'auraient pas été permises par d'autres patrons s'il n'y avait pas consenti et n'avait pas été favorable à ces méthodes. Dans le mois de juillet, l'Union Nationale a affiché des cartes disant que le dix-sept tous les employés devaient avoir des cartes de l'Union Nationale, faute de quoi ils seraient renvoyés indistinctement. Ces cartes portaient le nom de Geo. Davie. M. Davie nie en avoir eu connaissance, bien qu'il admette plus loin dans son témoignage qu'on lui en a montré et qu'il a permis de les afficher hors du chantier. Le matin du dix-sept, tous les employés membres de l'Internationale refusèrent de prendre des cartes de l'autre union. C'est le lundi suivant, le 22 juillet, qu'ils ont été informés que 10 de leurs coemployés allaient être renvoyés le jeudi, le vingt-cinq, et ils furent renvoyés à cette date comme ils en avaient été informés. Le matin du vingt-six, 240 employés refusèrent de retourner à l'ouvrage à moins que les 10 hommes ne fussent réintégrés, et ils sont encore dehors. M. Davie a dit dans son témoignage que ce n'était pas un chantier maritime qu'il conduisait; c'était plutôt un hôpital. Il conduisait alors son établissement avec des membres de l'Union Nationale.

Il est évident pour moi que ces employés n'ont pas été renvoyés pour avoir négligé leur devoir et qu'ils auraient dû être réintégrés au cours de l'enquête.

LA SITUATION À SOREL.

Je regrette sincèrement que la majorité, et en fait tous les employés de Sorel, aient refusé d'en venir à une entente avec leurs patrons, et je ne puis voir comment la majorité de la commission n'a pas jugé à propos de faire quelques recommandations au sujet de Sorel. Sorel est une ville d'à peu près 10,000 âmes de population, avec une seule industrie, la construction des navires et la construction de chaudières et de machines pour les navires. Les employés y sont les plus mal payés du continent dans

cette industrie. Ils n'ont eu dans le passé aucune association pour les protéger, et ont en conséquence été comme des esclaves plutôt que comme des hommes libres. Ils ont toujours été forcés de travailler pour le salaire qu'on voulait bien leur donner. Comme résultat, ils construisent encore des navires à 30 cents par heure et travaillent 10 heures par jour. La majorité de la commission a basé son jugement sur le principe que la majorité des employés sont propriétaires des maisons qu'ils habitent et ont des jardins. Si nous prenons en considération les salaires qui ont été payés et sont encore payés, on peut s'imaginer le genre de maisons et de jardins qu'ils possèdent, et personnellement je proteste contre tout système qui punit un homme en lui accordant tout le temps un salaire peu élevé à cause de son économie, dans le passé; et encore ce n'est pas la majorité qui possèdent des maisons et des jardins. Le coût de la vie à Sorel est tout aussi élevé que dans les autres endroits de la province, tandis que les aliments sont aussi chers à Sorel qu'à Montréal. On peut dire en toute sûreté que les vêtements et le charbon sont plus chers à Sorel qu'à Montréal, de sorte que je ne vois aucune raison pour que la majorité de la commission refuse de recommander une augmentation des salaires et la journée de neuf heures tels qu'établis dans les autres chantiers maritimes de la province. Vous verrez dans le rapport de la majorité que 10 heures sont la règle générale, et que partout on paie à peu près les mêmes salaires. Je puis dire qu'à part les compagnies privées, le gouvernement exploite à Sorel un chantier de construction et de réparation de navires, et je regrette que la commission n'ait pas recommandé une augmentation; et je regrette encore davantage que le gouvernement tienne ses propres employés à des salaires de famine comme font les compagnies privées. J'espère que le gouvernement va comprendre la situation et payer au moins ce qui est payé dans les autres chantiers dans d'autres parties de la province.

En conclusion je recommande fortement que des mesures soient prises pour établir des salaires vitaux et des conditions basées sur les salaires et les conditions établis dans les autres chantiers de la province.

SIGNATURE DE CONTRATS AVEC DES UNIONS INDÉPENDANTES.

En ce qui regarde la signature de contrats entre la Davie Shipbuilding Company, de Lauzon, la Tide Water Shipbuilding Company et les Three Rivers Shipyards des Trois-Rivières avec des associations indépendantes de leurs employés.

Je désire insister fortement sur le fait que cela va amener un nouveau malaise industriel plus sérieux. La Commission a été revêtue du pouvoir de faire une enquête sur les conditions dans un territoire couvrant pratiquement tous les chantiers de Montréal à Québec, ou, en d'autres termes, le territoire de la construction des navires sur le fleuve Saint-Laurent. Comme vous le verrez par le rapport de la majorité, on a essayé d'amener les compagnies à uniformiser, autant que possible, les conditions minima. Il a été démontré que les unions internationales étaient le facteur prédominant dans ce territoire, et la majorité des contrats existant entre les compagnies de constructions de navires et leurs employés sont conclus avec leurs unions internationales respectives. Afin donc d'uniformiser non seulement les salaires et les heures de travail, mais aussi de faciliter un échange général de travailleurs, il est à désirer que toutes les compagnies concluent des contrats avec les mêmes associations. Là où cela ne se fait pas, on voit facilement qu'une friction immédiate surgirait lorsque des employés seraient requis, dans l'intérêt national, de changer leur place d'emploi d'un chantier à un autre.

Les associations indépendantes n'ont fait aucun effort en leur propre nom pour instituer cette enquête, et de plus, comme la liste des membres, dans quelques cas, est évidemment limitée à des

hommes professant la même religion, aucune reconnaissance ne devrait être accordée aux contrats existant entre elles et les compagnies en question, et on devrait conseiller aux compagnies de reconnaître immédiatement et de conclure des contrats avec les associations internationales reconnues généralement dans ce territoire et dans tous les autres chantiers maritimes du Canada.

ENREGISTREMENT DES UNIONS.

La section du rapport de la majorité recommandant l'enregistrement des trade unions devrait, à mon avis, être entièrement éliminée. Il n'a pas, au cours de l'enquête, été soumis de preuve pour établir que le manque d'enregistrement avait le moindre rapport avec le malaise industriel existant ou que l'enregistrement des trade unions remédierait à aucune des conditions existantes.

Pendant les nombreuses années que cette Loi a été dans les statuts du Canada, les grandes trade unions, pour des raisons à elles connues, ne se sont pas prévaluées de l'option de s'enregistrer en vertu de cette Loi, et je ne puis voir qu'il résulterait quelque bien de suivre cette recommandation.

Bien à vous,

(Signé) J. M. WALSH,
Commissaire.

Contrat entre la Davie Shipbuilding and Repairing Company, Limited, et l'Union Nationale des Ouvriers de la Rive Sud

1. Neuf heures constitueront le travail d'une journée et le temps de travail sera de 7 heures du matin à midi et de 1 heure à 5 heures de l'après-midi, du lundi au samedi inclusivement.

2. Tout le travail supplémentaire sera payé à raison de temps et demi pour la nouvelle construction, et à raison de temps double pour les réparations, et tout le travail du dimanche et

des jours de fêtes suivants du Dominion, à savoir: le Jour de l'An, le Vendredi-Saint, le Victoria Day, le Dominion Day, le Labour Day, le Thanksgiving Day sera payé à raison de temps double, que ce soit pour de la nouvelle construction ou pour des réparations.

3. Les équipes de nuit travailleront de 7 heures du soir à minuit et de 1 heure du matin à 6 heures du matin, du lundi au vendredi. Pour le travail fait en dehors de ces nuits du travail supplémentaire sera payé.

4. Si un employé travaille dans une équipe jusqu'à midi et est ensuite avisé de cesser de travailler et de revenir pour commencer avec une équipe de nuit, cette nuit sera payée aux taux du travail supplémentaire, mais cette nuit-là seulement.

5. L'administration ne fera pas de distinctions injustes contre un employé ou un comité des employés qui pourra être élu de temps à autre pour représenter leur métier.

6. Dans le cas où il s'élèvera un différend entre les parties à ce contrat, il devra être soumis à ceux intéressés tel que prévu par les présentes, et aucune grève ou lockout ne devra être déclaré jusqu'à ce qu'il ait été constaté qu'il est impossible de régler ce différend d'une manière satisfaisante.

Toutes les plaintes et griefs doivent être d'abord rapportés au contremaître en charge de ce travail ou de ce département, qui essaiera de les régler; à défaut de règlement, la question sera portée devant le gérant des travaux ou le surintendant général par un comité de l'atelier des employés et leur représentant et ils devront essayer d'en arriver à un règlement. Dans le cas où ils seront incapables d'effectuer un règlement du différend ou du grief, celui-ci sera soumis à la décision de trois arbitres, dont un sera choisi par les employés ou leur représentant, un par la compagnie, et le troisième par les deux ci-dessus, et dans le cas où ils seront incapables de s'entendre, le troisième arbitre sera choisi par un juge de la Cour Supérieure de la province de Québec.

7. Afin d'éviter des grèves et d'amener des conditions satisfaisantes, l'agent d'affaires des unions aura libre accès aux chantiers ou ateliers, pourvu qu'il n'embarrasse pas et n'amène pas les employés à négliger leur travail, et pourvu qu'il en obtienne la permission de la compagnie avant de pénétrer dans les locaux.

8. Dans le cas où il y aura pénurie de main-d'œuvre pour une cause quelconque, comme une offre insuffisante d'hommes, les unions locales essaieront, autant que possible, de fournir des hommes compétents pris dans d'autres districts.

9. En considération de ce contrat, il est distinctement entendu que les chantiers et les ateliers seront conduits d'après le principe de l'atelier libre, et que la compagnie sera libre d'engager des unionistes et des non-unionistes.

10. L'échelle minima des salaires par heure sera comme suit: .