

## Rapport de la Commission chargée de connaître du conflit du travail impliquant la *Quebec Central Railway Company* et son personnel du service de trains

L'honorable juge Albert Constantineau soumit au ministre du Travail le 1er décembre 1937 le compte rendu de ses travaux en capacité de commissaire chargé du règlement d'un conflit du travail impliquant la *Quebec Central Railway Company* et les membres de son service de trains, membres de l'*Order of Railway Conductors* et du *Brotherhood of Railroad Trainmen*. Le juge Constantineau fut nommé en vertu du Titre I de la loi des Enquêtes, c. 99, S.R.C., 1927, sur recommandation du ministre fédéral du Travail en conformité de l'article 65 de la loi fédérale sur les conflits du travail, c. 112 des Statuts révisés du Canada, 1927. (Cf. GAZETTE DU TRAVAIL, septembre 1937, p. 991). Les circonstances se rattachant à ce conflit sont exposées au rapport ci-après du Commissaire.

*Dans l'affaire de la loi sur les conflits du travail, c. 112, S.R.C., 1927, et du titre I de la loi des Enquêtes, c. 99, S.R.C., 1927, et d'un conflit du travail impliquant le Quebec Central Railway et ses agents de train, membres de l'Order of Railway Conductors et du Brotherhood of Railroad Trainmen.*

L'honorable NORMAN McLEOD ROGERS, membre du Conseil privé de Sa Majesté au Canada et ministre du Travail.

Le Commissaire chargé d'enquêter ce conflit par Son Excellence le Gouverneur en Conseil le 8 septembre 1937 a l'honneur de faire rapport de ses travaux.

Ce conflit découle de et intéresse un projet de renouvellement de convention de travail entre le *Brotherhood of Railroad Trainmen* (Fraternité des travailleurs ferroviaires) et le *Quebec Central Railway*. Depuis plus de trente ans l'effectif de ce *Brotherhood* englobe non seulement les agents de train (trainmen), mais aussi les conducteurs, et une seule convention avec la compagnie réglementait les conditions de travail ainsi que les tarifs de rémunération de ces deux catégories de main-d'œuvre. Vers la fin de 1935, le *Brotherhood* réclama à la compagnie renouvellement sous forme modifiée de la convention en vigueur. La compagnie était disposée à négocier comme par le passé avec le *Brotherhood*, mais avant que les pourparlers puissent être inaugurés, l'avis suivant, daté du 16 avril 1936, lui fut signifié:

"La présente certifie que les personnes dont les noms suivent sont au service du *Quebec Central Railway* en capacité de conducteurs

et y détiennent statut d'ancienneté, et demandent d'être dégagées de la convention de travail passée avec le *Brotherhood of Railroad Trainmen*, convention qui englobe les conducteurs de la compagnie, ainsi que transport et attribution au comité dûment constitué de l'*Order of Railway Conductors* du droit de représentation des conducteurs mentionnés stipulé à ladite convention."

Cette pétition ou requête portait les signatures de dix-neuf travailleurs du *Quebec Central Railway* qui prétendaient être des conducteurs, mais la façon dont ces signatures avaient été obtenues et le statut de certains des signataires provoquèrent un vif débat lors de l'audition de l'affaire. A tout événement, considérant nos conclusions exposées plus loin à ce rapport, cet aspect de la question n'intéresse que fort indirectement le fond du conflit.

Ainsi qu'il ressort de l'arrêté en Conseil constituant cette Commission, les matières en conflit visées par cette enquête ont retenu longtemps l'attention du ministre du Travail, qui avait tenté, mais en vain, d'y apporter solution.

Le ministre du Travail, appréciant que le différend entre les conducteurs et agents de train "avait pris de graves proportions préjudiciables tant à l'intérêt public qu'au bon fonctionnement de l'entreprise et fait naître entre les intéressés un désaccord dangereux, et considérant par ailleurs qu'en raison de la nature du conflit une commission de conciliation et d'enquête instituée en vertu de la loi sur les conflits du travail ne constituait pas l'instrument de règlement le plus efficace, recommanda en conséquence à Son Excellence le Gouverneur en Conseil, le 8 septembre 1937, la nomination du soussigné Commissaire en conformité de la loi des Enquêtes, avec mandat de connaître du différend en question.

Conformément aux instructions du décret du Conseil le nommant Commissaire, nommé "de recourir à toutes mesures qu'il considérerait susceptibles de régler le différend", le soussigné se rendit à Sherbrooke le 20 octobre 1937 afin de rencontrer les intéressés. Il rencontra tout d'abord M. G. D. Wadsworth, directeur général du *Quebec Central Railway*, qui lui expliqua à fond la situation et lui déclara que la compagnie n'était pas directement intéressée dans le différend existant entre conducteurs et agents de train et était prête à conclure convention de travail avec toute organisation ou toutes organisations que les

groupements rivaux de travailleurs pourraient finalement désigner. Nous rencontrâmes ensuite M. Lucien Legendre, le président du nouveau Comité des conducteurs qui désirent se séparer du *Brotherhood of Railroad Trainmen* et passer convention distincte avec la compagnie. Il déclara que les conducteurs n'avaient pas été justement traités par le *Brotherhood* par le passé et qu'ils étaient parfaitement libres, s'ils le jugeaient bon, de traiter séparément avec la compagnie. M. J. C. Morin, le président général du *Brotherhood of Railroad Trainmen*, que nous rencontrâmes ensuite, nia catégoriquement que les conducteurs eussent motif de se plaindre et déclara que la compagnie n'avait pas le droit de refuser de négocier avec une organisation avec laquelle elle avait toujours traité depuis l'établissement de l'entreprise.

La conclusion s'imposa forcément au sous-signé des entrevues susmentionnées que règlement à l'amiable du différend ou même compromis était impossible. De passage à Montréal, le soussigné se rendit chez M. George Hodge, directeur du Service du Personnel de la *Canadian Pacific Railway Company*, exploitation ferroviaire dont le *Quebec Central Railway* est une auxiliaire, dont l'attitude en la matière fut précisément celle de M. Wadsworth, nommément que sa compagnie n'était pas directement impliquée dans le différend, mais qu'elle souhaitait sincèrement que l'harmonie régnât chez le personnel ouvrier de la *Quebec Central Railway Company*.

Dans les circonstances, il ne nous restait plus qu'à fixer le lieu et la date d'une audience à laquelle les intéressés exposeraient leurs points de vue respectifs. Cette audience s'ouvrit à Montréal le 3 novembre 1937, dans une des salles de réunions du *Canadian Pacific Railway* mise obligeamment à notre disposition par M. Hodge. A la demande du soussigné, M. Wadsworth représenta la *Quebec Central Railway Company* à la réunion, à laquelle M. Todd, vice-président de l'*Order of Railway Conductors*, M. Legendre et M. Duval représentèrent les conducteurs en cause, et M. W. J. Babe, vice-président du *Brotherhood of Railroad Trainmen*, et M. J. C. Morin, le *Brotherhood of Railroad Trainmen*.

M. Todd soumit la plupart des arguments au nom des conducteurs et insista principalement sur le principe de la liberté pour chaque catégorie de main-d'œuvre ou métier de conclure convention de travail pour ses propres membres. Ce principe, souligna-t-il, est reconnu et observé sur pratiquement tous les réseaux ferroviaires en Amérique et, à l'appui, de cette déclaration, il soumit documents exposant décisions de tribunaux et d'organismes du travail, tant au Canada qu'aux États-Unis,

intéressant questions de cette ordre. MM. Legendre et Duval déclarèrent que les conducteurs du *Quebec Central Railway* n'avaient pas toujours été traités avec justice par le *Brotherhood of Trainmen* et qu'ils étaient à sa merci, du fait qu'ils ne représentent que la minorité de l'effectif du *Brotherhood*. Mention particulière fut faite du millage des conducteurs, millage qui dans le cas de ceux du *Quebec Central Railway* avait été réduit considérablement au-dessous de celui courant sur les autres réseaux ferroviaires, avec le résultat que non seulement leur salaire, mais aussi le chiffre de leur pension à retraite s'en trouvait réduit. M. Morin déclara alors que s'il ne s'agissait que d'une question de millage, le *Brotherhood* était prêt à rétablir le millage à ce qu'il était avant la réduction. Cette proposition, toutefois, ne fut pas acceptée, et l'on réclama de nouveau le droit pour les conducteurs de négocier directement avec l'employeur comme ils l'entendaient, car, déclara-t-on, bien d'autres questions que celle du millage étaient en jeu.

Après quelques remarques préliminaires de M. Babe, M. Morin répondit aux arguments avancés au nom des conducteurs par un long plaidoyer en faveur du *Brotherhood of Railroad Trainmen*, un de ses arguments étant à l'effet que des conditions appropriées à un important réseau ferroviaire pourraient être inapplicables à une petite exploitation de l'ordre de celle du *Quebec Central Railway* où le nombre des conducteurs et des agents de train est très faible. Il nia que les conducteurs eussent jamais été injustement traités par le *Brotherhood of Railroad Trainmen* et défendit la décision du *Brotherhood* de réduire le millage, déclarant qu'il n'était pas juste que certains employés ayant de longues années de service reçussent salaire élevé, tandis que d'autres avec ancienneté moindre étaient privés de travail ou réduit à un faible salaire. Il insista que toutes les questions affectant les intérêts de la main-d'œuvre de l'exploitation, tant des conducteurs que des agents de train, devaient être déterminées et réglées par décision, sous forme de scrutin, de l'effectif du *Brotherhood of Railroad Trainmen* tel qu'actuellement constitué, car c'est là, affirma-t-il, la procédure la plus propre à assurer et maintenir l'harmonie et les bonnes relations dans le sein du personnel ouvrier de l'entreprise. Il ne pouvait concevoir qu'une convention en vigueur depuis si longtemps et qui, à son avis, avait fonctionné de façon aussi satisfaisante pourrait être modifiée ou remplacée à seule raison qu'elle mécontente quelques conducteurs. Il accusa l'*Order of Railway Conductors* d'être au fond du mouvement qui abouti à la signature de la requête adressée au

*Quebec Central Railway*. Cette organisation, déclara-t-il, avait été jusqu'à solliciter des agents de train de joindre ses rangs.

Son principal argument, toutefois, et c'est apparemment l'argument sur lequel reposait surtout son cas, était que le *Brotherhood of Railroad Trainmen*, du fait qu'il l'avait fait depuis si longtemps déjà, avait le droit acquis de négocier conventions de travail au nom des conducteurs aussi bien que des agents de train, et que la compagnie n'était nullement justifiée de tenir compte de la protestation qui lui avait été signifiée par quelques conducteurs.

Ce qui précède constitue un résumé succinct, sinon très étendu, des faits et arguments avancés au cours de la réunion en question. Dégaugée de tous ses aspects secondaires ainsi que des considérations d'ordre litigieux, la question à décider est celle de savoir si, dans les circonstances, les conducteurs devraient être contraints de demeurer dans les rangs du *Brotherhood of Railroad Trainmen* et déniés le privilège de négocier une convention de travail séparément et indépendamment de toute autre organisation. Au fond, M. Morin n'a pas tout à fait nié aux conducteurs le droit de contracter séparément, mais insista que tous les conducteurs ne favorisaient pas une telle procédure et qu'il était indispensable d'obtenir une expression d'opinion de leur part avant de rompre la pratique établie en matière de négociation de convention. Le débat sur ce point révéla que les parties n'étaient pas d'accord touchant le mode de consultation à être observé à ce sujet. Indépendamment de la question de recourir à un scrutin afin de connaître l'opinion de l'effectif du *Brotherhood of Railroad Trainmen*, tel qu'actuellement constitué, proposition inacceptable par les conducteurs, les parties ne s'entendaient pas quant à ceux qui devraient avoir droit de vote en la matière, M. Morin insistant que non seulement les conducteurs réguliers, mais aussi les agents de train faisant fonction de conducteur au besoin devaient être consultés. M. Todd, par ailleurs, protesta énergiquement que les conducteurs en service partiel ne devaient pas être autorisés à voter, à moins qu'ils ne fussent employés en capacité de conducteur une période suffisamment longue de service, soit plus de 50%, et, à l'appui de cette opinion, cita des précédents du genre.

À la fin de la réunion, le soussigné s'informa auprès des intéressés s'il n'y avait pas possibilité de régler par compromis le différend entre conducteurs et agents de travail, sur quoi M. Wadsworth proposa que la convention conjointe fut continuée avec deux comités ouvriers séparés, représentant respectivement les conducteurs et les agents de train,

mais M. Morin rejeta catégoriquement cette proposition.

Après avoir examiné et pesé avec soin les faits et arguments soumis respectivement par l'*Order of Railway Conductors* et le *Brotherhood of Railroad Trainmen*, et tenant compte de l'admission expresse ou implicite du *Brotherhood* que dans le cas d'un scrutin dûment conduit les conducteurs pourraient avoir droit à convention séparée, et au jour aussi d'opinions et de décisions de tribunaux et d'organismes du travail dans des cas analogues, nous concluons que les conducteurs du *Quebec Central Railway* ont droit de négocier avec la compagnie, séparément et indépendamment du *Brotherhood of Railroad Trainmen*, une convention distincte en matière de salaires et de conditions de travail, sous réserve que la majorité des conducteurs se prononcent en faveur d'une telle convention séparée.

En l'absence de circonstances particulières de caractère extraordinaire, c'est là, considérons-nous, l'unique conclusion possible dans un cas de ce genre. De telles circonstances ne sont pas ici établies, car même si toutes les allégations du *Brotherhood of Railroad Trainmen* étaient fondées cela ne détruirait pas sa cause, pourvu, bien entendu, qu'il limitât son action à l'exercice de ses droits légitimes. L'essence ou le fond réel de l'argumentation du *Brotherhood of Railroad Trainmen* peut se résumer et tenir dans la brève déclaration suivante de M. Babe: "Nous avons la convention, et ce que nous avons nous le gardons".

Contraindre les conducteurs du *Quebec Central Railway*, malgré leurs protestations, à se soumettre à décision du *Brotherhood of Railroad Trainmen* en matières affectant leurs intérêts particuliers équivaudrait dans nombre de cas à sanctionner violation du principe le plus élémentaire du droit et de la justice, nommément: Personne ne doit être juge dans sa propre cause. Comme les conducteurs sont en minorité, lorsque leurs intérêts se trouveraient en conflit avec ceux des agents de train—en matière de millage, par exemple—ces derniers se trouveraient à rendre décision dans une affaire d'intérêt vital pour eux.

Relativement à la question de suffrage des conducteurs, nous considérons que le droit de vote devrait être restreint à ceux qui ont droit à emploi régulier de conducteur et aux autres travailleurs qui ont été employés en capacité de conducteur au moins 50% de leur période de service dans les douze mois immédiatement antérieurs à la date du scrutin.

Nous recommandons, en conséquence, que lorsque les conducteurs du *Quebec Central Railway* prouveront à la compagnie que la majorité d'entre eux désirent, indépendam-

ment et séparément du *Brotherhood of Railroad Trainmen* ou de toute autre organisation, une convention distincte de travail, ils devront être autorisés à négocier une telle convention dès que la compagnie considérera à

propos et opportun de faire droit à leur requête.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé) A. CONSTANTINEAU.

Ottawa, le 30 novembre 1937.

## CONFLITS DU TRAVAIL AU CANADA EN NOVEMBRE 1937

LE tableau suivant indique le nombre de conflits qui se sont déroulés en novembre 1937, ainsi que le nombre de travailleurs impliqués et la perte de temps encourue, en comparaison avec le mois précédent et novembre 1936.

Date	Nombre de conflits	Nombre de grévistes	Perte en journées individuelles de travail
*Nov. 1937.....	26	6,344	41,832
*Oct. 1937.....	30	7,521	55,692
Nov. 1936.....	17	1,768	13,344

\*Chiffres préliminaires.

La statistique du ministère embrasse les lock-outs aussi bien que les grèves, mais on rencontre rarement un lock-out ou une situation industrielle qui soit indubitablement un lock-out. Les grèves et les lock-outs sont par conséquent inscrits ensemble dans les tableaux statistiques. Une grève ou un lock-out pour le ministère, c'est une interruption de travail englobant six travailleurs et plus à son début et durant plus d'un jour ouvrable. Les conflits qui ne durent qu'une journée ou moins et ceux qui englobent moins de six travailleurs ne figurent pas dans la statistique publiée par le ministère sauf lorsqu'ils entraînent une perte de dix jours ouvrables ou plus, mais ce dernier les enregistre séparément et les chiffres les concernant paraissent dans la revue annuelle. Cependant, il est fait mention chaque mois de ces "conflits d'ordre secondaire" dans le présent article.

La statistique couvre toutes les grèves et tous les lock-outs portés à la connaissance du ministère, et les moyens auxquels ce dernier a recours pour se procurer les renseignements désirés rendent impossible l'omission de conflits importants. Les renseignements relatifs aux conflits qui n'englobent qu'un faible nombre de travailleurs, ou qui n'ont qu'une courte durée ne sont souvent obtenus que quelque temps après la déclaration de ces conflits.

En novembre, comparativement au mois précédent, les conflits du travail ont été moins nombreux, et il y eut une diminution considérable dans le nombre des travailleurs impliqués, ainsi que sous le rapport de la perte de temps encourue. La grève de houilleurs à Minto (N.-B.) fut responsable d'un pourcentage considérable de la perte de temps enregistrée dans les deux mois considérés. En novembre, il y eut perte de temps considérable également comme résultat de grèves impliquant des travailleurs d'abattoir et de salaison, à Montréal, des houilleurs, dans la Nouvelle-Ecosse et l'Alberta, et des travailleurs du caoutchouc, à Kitchener (Ont.). Ce dernier conflit est reporté du mois précédent. En novembre 1936, des grèves de houilleurs

à Cadomin (Alta) et de travailleurs de la fourrure à Winnipeg (Man.) avaient entraîné plus de la moitié de la perte de temps enregistrée.

Six conflits impliquant 1,665 travailleurs ont été reportés d'octobre et vingt conflits ont éclaté au cours de novembre. De ces vingt-six conflits, vingt ont été réglés dans le mois, trois se traduisant par un succès patronal, sept par un succès ouvrier et neuf par un compromis, tandis que le résultat de l'autre fut enregistré comme indéfini. Il y avait donc en cours à la fin de novembre six conflits impliquant des houilleurs à Minton (N.-B.), des travailleurs en confection de robes d'enfants à Toronto (Ont.), des employés de laiterie à Toronto (Ont.), des travailleurs de chaussure à Brampton (Ont.), des travailleurs en confection de robes à Montréal (P.Q.) et des travailleurs des textiles à Coaticook (P.Q.).

Cette statistique ne tient pas compte des conflits d'ordre secondaire tels que définis dans un paragraphe précédent, ni de ceux à propos desquels les renseignements indiquent que les conditions d'emploi ont cessé d'être affectés, mais que les syndicats intéressés n'ont pas encore annoncé comme terminés. L'on dispose de renseignements sur cinq de ces conflits, à savoir: cinématographistes à Toronto (Ont.), le 11 juillet 1932: deux employeurs; débardeurs côtiers à Vancouver (C.-B.), le 23 novembre 1936: plusieurs employeurs; travailleurs de salaison à Vancouver (C.-B.), le 29 décembre 1936: un employeur; employés de salle de consommation à Toronto (Ont.), le 4 mars 1937: un employeur; et des tailleurs sur commande à Toronto (Ont.), le 20 mai 1937: un employeur.

Cette statistique ne tient pas compte également de conflits impliquant de la main-d'œuvre affectée à des travaux de secours, vu que les matières en conflit n'affectent nullement les relations contractuelles entre patrons et travailleurs, et parce que cette main-d'œuvre bénéficie, en lieu de rémunération, d'une assistance en retour de laquelle elle fournit ou peut être requise de fournir du travail.

Le 21 octobre, à Port Colborne (Ont.), cinq membres de l'équipage d'un navire quittèrent