

*Observations.*—Je recommanderais l'adoption, si possible, d'un nouveau paragraphe à l'effet que, pour les villes et cités, dans le cas de tout chemin de fer devant être construit à l'avenir, l'élévation d'un abord par lequel une rue passera au-dessus ou au-dessous d'un chemin de fer ou au niveau des rails, doit être spécialement déterminée et approuvée par la Commission, sans égard à l'élévation maximum stipulée au paragraphe 1, et que tous les frais encourus par le changement de l'élévation de la rue, y compris les changements du pavage, des trottoirs et autres travaux, doivent être à la charge de la compagnie.

La raison pour recommander l'amendement ci-dessus est que, sous l'autorité de l'article tel qu'il est actuellement, la compagnie soumet son plan pour le croisement d'une rue et presque toujours adopte l'élévation d'un pied par vingt. Comme question de fait, ce plan est ordinairement adopté par la Commission; mais il arrive plus tard que cette élévation ne donne pas satisfaction, et la cité, lorsqu'elle doit changer l'inclinaison de sa rue, est injustement forcée de payer une dépense qui n'aurait pas été encourue si le chemin de fer ne fût pas entré dans ses limites.

J'espère que les observations ci-dessus ne seront pas prises comme impliquant que la Commission, dans le passé, a traité les municipalités injustement sous ce rapport. C'est une simple explication de ce qui arrive ordinairement, en grande partie parce que les représentants des chemins de fer et des municipalités ont, dans le passé, considéré que l'élévation maximum que la compagnie doit donner est celle de un pied par vingt.

*Articles 367 à 378.*—Ces articles, traitant des télégraphes, téléphones, forces motrices électriques et autres voies de communication appartenant à des compagnies soumises à l'autorité législative du Parlement du Canada, contiennent un nombre considérable de clauses nouvelles. D'après ce que je puis voir, ces articles ne contiennent rien de repréhensible et il ne reste qu'à déterminer si la loi est assez compréhensive pour couvrir toutes les éventualités possibles.

Le meilleur moyen d'arriver à établir ce point serait d'attendre que la loi ait été en vigueur pendant un an ou deux.

Respectueusement soumis,

Sincèrement à vous,

(Signé) M. McLEOD,

*Ingénieur des chemins de fer, etc.*

M. ARCHAMBAULT, C.R.—Je n'ai rien à ajouter à ces observations qui sont celles de l'expert en chemin de fer de la cité. Je ne connais pas la pratique du comité, mais ce document devrait peut-être être imprimé.

Sénateur BEIÛUE.—Il devra être accompagné d'un document signé.

M. ARCHAMBAULT, C.R.—Oui.

Sénateur BÉIÛUE.—Ce monsieur fait des suggestions dans ce document au département des lois. Je propose que ce document soit imprimé.

Sénateur YOUNG, (président).—C'est un rapport fait par un ingénieur à un autre et il s'adresse au département des lois. Il veut dire le département des lois de Montréal.

M. ARCHAMBAULT, C.R.—Oui.

Sénateur YOUNG (président).—Le document devrait être rédigé de nouveau et envoyé au comité.

Sénateur BÉIÛUE.—La phraséologie n'importe guère.