

LES TRAMWAYS ELECTRIQUES

Pour tous ceux qui ont fréquemment l'occasion de se transporter d'un point éloigné de la ville à un autre; pour les ouvriers qui logent dans les faubourgs, pour tous ceux, en un mot, qui se servent des tramways, le nouveau service des tramways électriques constitue un immense progrès sur l'ancien et la preuve en est facile à trouver dans l'augmentation des recettes de la compagnie.

Mais il y a une horrible compensation dans le nombre d'accidents qui se produisent dans les rues fréquentées de la ville. Quelque soit l'avantage matériel qui résulte d'un progrès de ce genre, il est impossible d'admettre que nous consentions à acheter cet avantage au prix de sacrifices humains tels que nous en voyons presque tous les jours.

S'il était démontré que l'on ne peut nous donner un bon service de tramways sans écraser deux ou trois enfants par semaine, il n'est pas un homme qui ne fut prêt à demander le retour aux omnibus traînés par des chevaux. On nous dit bien, il est vrai, que c'est une affaire d'habitude, que la population n'est pas encore accoutumée à la rapidité du mouvement des nouvelles voitures électriques; et que, lorsque l'on y sera habitué, on prendra ses précautions en conséquence et que les accidents deviendront beaucoup plus rares. Il y a peut-être du vrai, là-dedans, mais, en ce qui concerne les enfants surtout, il faut prendre des précautions autant contre leur imprudence que contre leur défaut de connaissances.

Il doit y avoir moyen, nous en sommes convaincus, de concilier le progrès acquis avec la sécurité de la population. D'abord, il est nécessaire que les personnes à qui le moteur d'une voiture est confié, connaissent parfaitement le fonctionnement de la machine compliquée qui leur est confiée. Demander que l'on n'emploie que des ingénieurs électriciens, serait exorbitant, car on n'en trouverait pas assez pour le service, d'abord, et ensuite, il faudrait les payer trop cher pour les finances de la compagnie. Mais, prendre un individu qui n'entend rien à l'électricité ni aux machines et après quinze jours seulement d'apprentissage, lui confier la charge d'un moteur, c'est, il nous semble, une imprudence coupable, comme le prouvent les accidents fréquents qui surviennent.

Il faudrait ensuite trouver un appareil protecteur à placer à l'avant

du tramway. Différents appareils de ce genre ont été brevetés récemment et l'on devrait exiger de la compagnie qu'elle fasse les frais de se procurer le plus pratique.

Enfin, il faudrait que les préposés aux moteurs eussent l'instruction formelle de renverser le pouvoir moteur, lorsqu'ils ne peuvent éviter autrement un accident. On nous informe que leurs instructions leur défendent d'avoir recours à cette manœuvre excepté à la dernière nécessité. On conçoit que le renversement du pouvoir moteur ne soit pas une chose à recommander pour une bagatelle; la transmission du mouvement étant faite par des engrenages, et le pouvoir agissant directement sur ces engrenages, sans l'intervention de pistons ou autre appareil qui pourrait amortir le choc, le renversement du pouvoir donnera nécessairement un choc de nature à causer des dommages aux appareils de transmission, si la voiture avait en ce moment, une vitesse acquise considérable ou si elle descendait une côte. Mais ce renversement peut amener l'arrêt immédiat, instantané, de la voiture et il faut choisir entre les dommages causés à l'appareil moteur d'une voiture électrique et la vie d'un être humain.

La compagnie—corps sans âme—préférerait-elle risquer la vie d'un enfant plutôt que de risquer les dommages possibles à son outillage, qu'il y aurait un moyen de lui faire comprendre que c'est une économie mal entendue. Qu'on lui fasse payer—non pas ce qu'elle vaut, la vie humaine est inappréciable,—mais une bonne somme pour chaque vie sacrifiée à sa rapacité et elle aura bien vite compris qu'il est plus économique de payer \$50 à \$100 de réparations à une voiture que \$5,000 à \$10,000 aux parents d'un être humain écrasé par cette voiture.

TÉMOINS.

Il y a quelque chose qui choque dans l'association d'idées que forme le mot "témoin" employé dans les expropriations, avec le rôle que jouent ces prétendus témoins. Un témoin, dans le sens ordinaire du mot, est quelqu'un qui vient affirmer sous serment un fait qui est à sa connaissance personnelle. Le témoin doit, essentiellement, être désintéressé pour que son témoignage ait une valeur quelconque, et le fait de payer des témoins, dans un procès civil, plus que leurs frais de déplacement et la modique somme

de \$1.00 par jour allouée par la loi, suffirait, s'il était porté à la connaissance du tribunal, pour faire perdre sûrement sa cause à la partie qui s'en rendrait coupable.

Eh bien pour quelqu'un qui est imbu de ces idées et qui a le respect du serment, n'est-il pas répugnant de voir dans les affaires d'expropriation, la ville de Montréal, d'un côté, nommer des "témoins" pour déposer en sa faveur devant les commissaires d'expropriation, et leur allouer un salaire dépassant de beaucoup la somme fixée par la loi; et, de l'autre côté, un groupe d'architectes, d'entrepreneurs, d'agents d'immeubles traiter à forfait avec le propriétaire, moyennant trois pour cent de l'indemnité qui lui sera accordée? N'est-ce pas subversif de la conception que l'on a de la nature d'un témoignage et de nature à troubler le sens moral chez ceux qui ne l'ont pas très clair?

Au fond, la question se résume pourtant en l'emploi impropre du mot de témoin. La procédure d'expropriation est tout simplement un arbitrage; les commissaires sont les arbitres, les prétendus témoins sont tout simplement des experts que chaque partie fait entendre pour appuyer ses prétentions. Or il est parfaitement légitime pour une partie de payer un expert pour défendre ses droits, tout aussi bien qu'un avocat, l'expert étant un avocat chargé d'exposer la partie technique de la cause et l'avocat étant un expert chargé de la partie légale.

On dira peut-être que c'est une puérilité de soulever à ce sujet une question de mots et que l'emploi du mot "expert" au lieu de celui de "témoin" ne changera rien à la chose. En effet, rien ne sera changé à la procédure, ni aux résultats, mais, au moins, on ne laissera pas le public sous l'impression que l'on peut légitimement intéresser des témoins au succès d'une cause en leur assurant un tant pour cent de la somme obtenue. Et nous croyons que le sens moral de notre population est une chose assez importante pour qu'on se donne la peine de faire ce changement.

LE SUCRE DE BETTERAVE

Une nombreuse et importante délégation, composée de l'honorable Ls. Beaubien, ministre de l'Agriculture à Québec, l'hon. A. Desjardins, sénateur, et MM. Bergeron, M.P., Beausoleil, M.P., Dupont, M.P., Grandbois, M.P., Turcotte, M.P., Lippé, M.P., Lachapelle,