

trains qui approchent. D'après cet horaire, qui varie selon les instructions du chef du mouvement, il organise sa propre marche d'une voie d'évitement à une autre. Plusieurs trains peuvent approcher, chacun d'eux ayant priorité de passage sur lui en marchant peut-être selon un horaire modifié de temps à autre par le chef du mouvement. Il est tenu de faire son chemin d'une station à l'autre, de laisser passer les trains qui ont priorité et de ne pas arriver en retard. En outre, il surveille la voie à l'avant, les endroits de sifflement et les divers signaux de train, pendant qu'il surveille le fonctionnement mécanique de sa formidable machine, qui n'est pas toujours en parfait état mécanique; et durant tout ce temps, il conduit la locomotive, le pied sur le régulateur et la main sur le frein, comme mécanicien du service-traffic.

On propose là une modification radicale. Et je ne fais présentement qu'appeler l'attention des autorités, que je tiens pour responsables de la sécurité du public, sur ce qui se passe. J'affirme que nous, du Sénat, dans la mesure où je puis parler au nom de tous, tiendrons ces autorités responsables de toute augmentation des accidents mortels sur nos voies ferrées. Trop de gens perdent la vie aux passages à niveau. Trop d'accidents se produisent dans les cours de triage où il est nécessaire que circulent les employés chargés de l'aiguillage, dans ces cours où il y a intersection entre les voies ferrées et les routes et où circulent aussi souvent des enfants tout autant que de grandes personnes. Ce service comporte de graves dangers; or, à mon avis, il est loin d'être à conseiller de confier une locomotive à un seul homme. Quelles mesures faut-il prendre? Je ne saurais, pour le moment, le dire, mais il est sûr que le ministère du Travail ou le gouvernement lui-même doivent faire le nécessaire. J'appelle leur attention sur cet état de choses et, personnellement, je les tiendrai responsables des résultats.

**L'honorable M. Haig:** Puis-je demander à l'honorable sénateur si son rapport, entre autres, fut présenté à la Commission royale, formée de juges, qui a étudié cette question?

**L'honorable M. Roebuck:** J'ignore si l'on m'a fait l'honneur de lire mon rapport. Comment le saurais-je? J'ignore aussi quels témoignages leur furent présentés. Tout ce que je sais, c'est qu'ils ont préparé un rapport, que j'ai lu, et que,—c'est bien mon droit,—je n'approuve pas. Il est vrai que j'étais en minorité, mais je suis souvent dans cette situation, chose qui ne m'émeut pas beaucoup. Toutefois, je n'ai pas changé d'opinion pour ce qui est de l'intérêt du public à cet égard en raison des rapports que les autres juristes ont présentés.

**L'honorable Jean-François Pouliot:** Honorables sénateurs, notre collègue de Toronto-Trinity (l'honorable M. Roebuck) a dit une chose au sujet de laquelle nous devons tous

être d'accord: le nombre d'accidents de chemin de fer, particulièrement aux passages à niveau, est tout à fait inquiétant. Mais il ne faut pas oublier que les chemins de fer ont le droit de passage sur leurs voies et que la plupart de ces accidents sont dus à la négligence des automobilistes. On ne saurait mettre trop d'avis aux passages à niveau pour exhorter les automobilistes à la plus grande prudence dans ces endroits, pour les inviter à arrêter leurs voitures de façon à éviter des accidents qui pourraient coûter non seulement leur propre vie, mais celle des personnes qui voyagent avec eux. Nous sommes d'accord sur ce point. Il ne saurait en être autrement; le gouvernement fédéral, aussi bien que les gouvernements provinciaux, ne perdent pas une occasion de conseiller aux automobilistes d'être particulièrement prudents aux approches d'un passage à niveau. Ce sujet ne soulève pas de polémique; nous sommes tous d'accord là-dessus, et nous déplorons les nombreuses pertes de vie qui se produisent chaque année et qu'il faudrait réduire au plus strict minimum.

Au sujet de la grève dont l'honorable sénateur a parlé, plusieurs autres points devraient être étudiés. On a institué une commission royale dont les membres comprenaient trois juges; l'un d'eux était le juge Kellock, alors un des juges de la Cour suprême du Canada. J'ai beaucoup de respect pour la magistrature. Ainsi que mon ami de Toronto-Trinity (l'honorable M. Roebuck) l'a signalé l'an dernier, nos juges méritent le respect de tous, même si nous ne sommes pas du même avis qu'eux. Or, en cette circonstance, mon honorable ami, après avoir énoncé ce principe dans ses grandes lignes, m'a accusé de différer d'opinion avec les juges. Je comprends très bien que les juges sont loin d'être infaillibles, qu'il s'agisse d'un juge de paix ou d'un juge de la Cour suprême, peu importe. C'est humain de se tromper. Il se peut qu'aujourd'hui mon honorable ami ait eu raison. Ses prétentions sont peut-être bien fondées, mieux fondées que celles du juge Kellock. C'est possible.

Pendant, si mes honorables collègues s'intéressent à la situation des employés de chemin de fer, ils ne peuvent pas y être plus intéressés que je ne l'ai été pendant 31 ans, alors que je représentais 800 employés de chemin de fer qui travaillaient dans les ateliers de Rivière-du-Loup et sur les trains qui circulent de cet endroit à Campbellton et à Charny. Je les aimais beaucoup et, quand ils avaient des ennuis, ils venaient me voir d'habitude, tout comme beaucoup de gens vont voir leur représentant au Parlement. Ils me disaient: "Jean-François, nous venons te voir, car le syndicat ne fera rien pour nous." Ils me mettaient au courant de leurs ennuis; je