le jury d'enquête, et le verdict du jury est, la plupart du temps, absurde.

A White River Junction, à Chatsworth, à la collision du Haut Canada, à l'écrasement de Bedham et Boston, Forest Hill, le verdict a été invariable. "*Force majeure sans blâme pour personne.*" Et cependant certains ponts n'étaient pas en bon état ou trop vieux, ou mal gardés.

Plonger un poignard dans le cœur, ou tirer une balle dans la tête, c'est aussi une force majeure, mais il faut tenir compte de la volonté si on ne s'en prend pas à la folie.

Faire des ponts de chemin de fer avec du mauvais bois, ou les laisser subsister avec du bois pourri ou trop vieux, ou mal surveiller, est un acte criminel.

Il n'est pas juste du tout d'invoquer dans ce cas la force majeure, lorsque vous êtes passé au travers, après écrasement.

Voilà pourquoi une inspection indépendante devrait être établie sous la surveillance du ministère des chemins de fer, et quand un accident arriverait les jurés devraient être choisis avec un grand soin, hormis de nommer une cour d'enquête, comme par les prévôts d'incendie. En tout cas, un bureau spécial d'ingénieurs compétents devrait être formé.

Chaque compagnie devrait fournir un bureau des chemins de fer, un état complet des ponts et ponceaux, qui se trouvent sur sa ligne, la nature de ses travaux, les matériaux employés, et la date de la construction.

De cette manière, le gouvernement serait parfaitement renseigné sur la nature et la valeur de l'article, sur les travaux faits et à faire, et saurait où diriger ses inspecteurs, et attirer leur attention.

Une telle organisation établie rédui-

rait le contrôle des compagnies à sa véritable attribution ou responsabilité et leur indiquerait qu'une surveillance indépendante sera toujours prête à examiner ce qu'ils font, ce qu'ils ont à faire, ou ce qu'ils négligeront de faire. Et quand un accident arriverait, la raison de force majeure pourrait être invoquée avec plus de raison par les parties intéressées.

PERTES DE VIES PAR COLLISIONS.

A Ontario, le 15 juillet 1887, 960 passagers sur un train d'excursion rencontraient un train de fret, à la traverse d'un autre chemin de fer dans la ville de St. Thomas. Les deux trains firent rencontre et se brisèrent.

Il y eut explosion d'un char de pétrole et au-delà de 200 personnes furent tuées, blessées ou brûlées, c'est énorme dans un seul accident. Il y a eu enquête et l'on a dit comme de coutume. "*Force majeure, sans blâme pour personne.*" Mais on a ajouté, comme fiche de consolation: "*Le conducteur est mort en brave, il fut trouvé la poignée de son engin dans la main.*" Jolie consolation pour un public!

Les ponts peuvent s'écrouler sous une trop forte pression, mais au moins, les collisions sur les chemins de fer ne devraient jamais arriver, parcequ'il est toujours facile de prévoir la marche de tous les trains sur une ligne, avec le système de la télégraphie.

Un train devrait toujours arrêter à l'intersection d'un autre chemin, et ne jamais partir d'une station sans être certain qu'un autre train ne vient pas, soit en avant ou en arrière. Le premier train arrivé à une station devrait être le premier arrêté, et se renseigner sûrement sur la marche des trains venant à sa rencontre.

La règle devrait être stricte et invariable sur tous les chemins de fer, et le