

sur les différents chemins de fer du Canada. La plupart sont obligés de travailler le dimanche dans une plus ou moins grande mesure, ce qui nuit très gravement à leurs intérêts sociaux et religieux. Ces employés qui sont forcés de quitter leurs demeures le dimanche ne peuvent s'empêcher de se sentir dégradés par la nature de l'ouvrage qu'ils font. J'ai souvent conversé avec des employés de chemins de fer et ils se plaignaient d'être obligés de travailler le dimanche et de ne pouvoir rester chez eux avec leurs familles, et aller à l'école du dimanche et à l'église. Ils se sentaient avilis d'être obligés de travailler ce jour-là. Il est cruel que plus de vingt mille hommes soient privés, dans ce pays, le dimanche, d'adorer Dieu avec leurs familles dans les différents lieux du culte public. Les compagnies de chemins de fer, dans leurs opérations, attirent l'attention d'un grand nombre de personnes, et l'influence qu'elles exercent sur l'observance du dimanche est d'une nature on ne peut plus dénormalisatrice. Mais la question est entourée de beaucoup de difficultés très sérieuses. Il y a, par exemple, le trafic d'entier parcours, partie par les chemins de fer américains. Nos chemins de fer ne peuvent rien sous ce rapport, car s'ils veulent mettre un terme au travail du dimanche, il leur faudrait la coopération des chemins américains, ou bien ils seront forcés de sacrifier une large part de leur trafic d'entier parcours. A moins que nous ne puissions obtenir une législation identique de la part du gouvernement américain, il sera impossible de légiférer sur cette partie de la question. Il y a encore le transport des marchandises périssables, qui est un travail nécessaire, et aucune loi ne peut convenablement interdire le transport de ces marchandises le dimanche. Il y a aussi diverses éventualités, telles que des tempêtes de neige, qui peuvent retarder le trafic pendant plusieurs jours, et forcer à travailler le dimanche pour transporter le fret à destination.

Il faut aussi tenir compte des accidents de température, des tempêtes, que l'on ne peut contrôler. Je suis heureux de croire que les chefs d'administration de nos chemins de fer sont des chrétiens éclairés nullement hostiles à une législation destinée à faire mieux observer le dimanche par leurs subalternes, employés sur les chemins de fer. Au contraire, ils désirent, comme nous, faire tout ce qu'on peut faire de pratique dans ce sens. Le révérend Dr Armstrong, secrétaire de l'Alliance, a envoyé une circulaire aux administrateurs de chemins de fer et il a reçu des réponses de sir Joseph Hickson, de M. Van Horne, président du chemin de fer canadien du Pacifique, et de M. Ledyard, président du réseau du Michigan central. Je prendrai la liberté de lire les réponses de sir Joseph Hickson et de M. Van Horne. Voici celle de sir Joseph Hickson :

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER LE GRAND TRONC DU CANADA.

BUREAU DU CHEF D'ADMINISTRATION,
MONTREAL, 25 mars 1889.

RÉVÉREND MONSIEUR,—La question du travail du dimanche sur les chemins de fer du Canada est une question grosse de problèmes, que l'on ne peut guère traiter convenablement dans une lettre ordinaire.

Quant à moi, personnellement, je suis opposé entièrement au travail du dimanche et j'aimerais à ne plus voir un seul train voyager le jour du Seigneur, mais je crois que cela est impossible, surtout dans un pays comme le nôtre, habité par tant de personnes de religions différentes, un grand nombre desquelles ne trouvent aucune objection, au point de vue de la morale, à la circulation des trains le dimanche.

Bien peu de trains réguliers de passagers circulent le dimanche sur le Grand-Tronc;—je dois même dire que pas un ne fait de voyages réguliers, excepté ceux que le public a réclamés avec instance. Dans quelques occasions, les trains qui sont partis la veille se rendent le dimanche matin jusqu'à un lieu central.

Pour ce qui a trait aux marchandises, la compagnie est quelquefois obligée d'en transporter le dimanche, lorsque ce sont des objets périssables qui ont été expédiés le jour précédent, et dont elle perdrait le transport, si elle refusait de les transporter le dimanche.

Il arrive aussi que les accidents de température, les tempêtes de neige, ou autres accidents, nous obligent de transporter le dimanche des marchandises qui ont été retardées en route, pour éviter que les propriétaires de ces marchandises ne souffrent des dommages.

Sur plus de 2,100 milles, sur les 3,250 milles du Grand Tronc, il ne circule pas un train le dimanche, et sur environ 430 milles de la balance, on ne voit circuler qu'un train de voyageurs, qui termine de bonne heure le dimanche matin le voyage qu'il a commencé la veille.

Je ne crois pas qu'une entente entre les diverses compagnies de chemins de fer du Canada puisse diminuer d'une façon appréciable le travail du dimanche sur nos chemins de fer. Leur influence devrait s'étendre aux chemins de fer de la région septentrionale des Etats-Unis, pour diminuer sensiblement le travail du dimanche, qui est la conséquence de la concurrence du trafic.

Tous les employés qui travaillent le dimanche ayant le loisir de prendre un autre jour pour le repos, je ne considère pas que ce travail du dimanche leur soit nuisible au point de vue physique.

On ne peut douter d'une chose, c'est que les compagnies de chemins de fer subiraient des pertes d'argent, si le trafic du dimanche était complètement aboli. Presque tous nos chemins de fer n'ont qu'une voie simple, sur laquelle le transport ne se fait pas avec autant de rapidité que sur les chemins de fer à double voie; or, s'il arrive qu'une partie de cette voie se trouve bloquée par une tempête, ou un accident, il en résulte que les employés de cette section du chemin ont plus d'ouvrage qu'ils n'en peuvent faire dans les six jours de la semaine, et qu'ils sont obligés d'empiéter sur le dimanche pour rétablir l'ordre sur la voie en général.

Il est évident que, dans de telles circonstances, non seulement le chemin de fer, mais aussi les propriétaires des marchandises qu'il transporte sont exposés à faire de grosses pertes, s'il est interdit à tous les trains de circuler le dimanche.

Je souhaite sincèrement que votre association prospère. Il y a plusieurs années, comme vous pourrez le voir dans le petit volume que je prends la liberté de vous envoyer, on a fait, en Angleterre, des efforts dans le sens de la réforme du travail du dimanche. Ce volume me fut envoyé, en 1852, comme à un des hommes de chemins de fer. Depuis cette époque j'ai porté le plus grand intérêt au sujet qui nous intéresse en ce moment.

Je demeure, révérend et cher monsieur,

Votre tout dévoué serviteur.

J. HICKSON.

RÉV. DR. ARMSTRONG,

Ottawa,

Ont.

Voici maintenant la lettre de M. Van Horne :—

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

MONTREAL, 11 juin 1888.

RÉV. DR. W. D. ARMSTRONG,

Ottawa,

Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre circulaire du 22 ultimo et je me propose de la soumettre à nos directeurs, à leur première assemblée. Je crois, cependant, que je puis facilement présumer que leur réponse à vos trois questions sera la suivante :—Premièrement : Notre trafic du dimanche est déjà restreint aux cas évidents de nécessité. Deuxièmement : Il n'est pas possible de déterminer l'étendue du trafic du dimanche, car ce trafic dépend en grande partie d'événements que l'on ne peut prévoir. Nos trains de voyageurs, une fois partis des terminus, sont obligés de poursuivre leur voyage sans interruption, et comme le voyage d'un bout à l'autre de notre ligne dure cinq à six jours, il est impossible que quelques-uns de nos trains ne marchent pas le dimanche sur quelques points de la route.

Cependant, nous avons fait nos arrangements de telle sorte que pas un train de la ligne principale n'arrive à Montréal le dimanche matin, on n'en part le dimanche soir. C'est afin d'éviter que ces trains ne circulent le dimanche dans la région la plus peuplée de la route, c'est-à-dire entre Montréal et Carleton Place. Je dois dire en réponse à votre deuxième question que si nous