

nistre. Quand le bill fut déposé quelques jours plus tard, il n'y eut pas de discussion; mais le ministre des Chemins de fer dit, de son siège: "adopté". Et le bill fut lu une deuxième fois. Le mot "adopté" prononcé par le ministre des Chemins de fer fut la seule discussion qui eût lieu au sujet de ce bill—et je tiens cela d'une bonne autorité—et il fut adopté par la Chambre. Or cette mesure, telle qu'elle est, a été adoptée quatre fois par la Chambre des communes. Quand il reçut la teneur qu'il a maintenant, il fut étudié par un comité très capable composé des membres des deux côtés de la Chambre, de quelques ministres et de quelques personnages considérables de l'opposition. Ils interrogèrent tous les intéressés qui comparurent devant ce comité, et la Chambre y adhéra fortement durant quatre années. Etant donnée l'opinion du public à ce sujet, la Chambre doit considérer si nous devons tenir compte de l'opinion publique exprimée par un parlement précédent et par un parlement récent qui a été élu par le peuple et qui a affirmé fortement et unanimement le principe de cette mesure. Les statistiques des chemins de fer que nous avons devant nous sont très importantes. Je remarque que des renseignements ont été fournis à la presse par la Commission des chemins de fer, par l'entremise du ministre. Dans ces renseignements il est dit que bien que nous ayons dans l'île du Prince-Edouard 267 milles de chemins de fer pas une personne n'a été tuée aux passages à niveau, durant cinq ans. Ce n'est pas parce que les gens de l'île du Prince-Edouard se tiennent les yeux plus largement ouverts que les gens d'ailleurs; ce n'est pas que leur ouïe soit meilleure ou qu'ils aient l'esprit plus en éveil. Je dirai qu'il y a sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard comparativement plus de passages à niveau que sur le chemin de fer Intercolonial. C'est un pays où la population est dense et où les passages à niveau ne sont pas éloignés l'un de l'autre. L'absence d'accidents s'explique simplement par le fait que les trains y passent à une petite vitesse. Ils traversent rarement une voie ferrée à une vitesse de plus de dix milles à l'heure. Quant à l'importance de protéger les passages à niveau, laissez-moi vous exposer les faits qui se trouvent dans ce livre bleu qui vient de m'être mis entre les mains.

L'année dernière, dans cette Chambre, j'ai cité quelques chiffres qui avaient été, croyait-on, fournis par le chemin de fer du Grand-Tronc relativement aux pertes de vies et aux accidents survenus sur sa ligne, comparés avec ceux qui avaient eu lieu sur le chemin de fer canadien du Pacifique. Je reçus, quelque temps après la session, une lettre de M. Hays me disant que je n'avais pas traité avec toute la justice nécessaire la compagnie du Grand-Tronc, et il releva les remarques que j'avais faites. J'ai relu attentivement ces remarques, et je suis prêt à admettre qu'elles pouvaient être interprétées d'une manière différente que j'aurais voulu. Je reconnais que la compagnie du Grand-Tronc rend de grands services aux parties du pays qu'il traverse. Il s'y fait un grand trafic. Je voulais parler des accidents survenus sur le Grand-Tronc en nombre anormal, en nombre plus élevé que celui des accidents survenus comparativement à celui des employés. Nous avons maintenant les rapports de l'année dernière. Nous voyons que le chemin de fer canadien du Pacifique a 6,426 passages à niveau, dont 2,888 sont protégés. Le chemin de fer du Grand-Tronc a 3,100 passages à niveau, dont 99 sont protégés. Seulement trois sur cent des passages à niveau sur le chemin de fer du Grand-Tronc sont protégés, tandis que quarante-cinq sur cent le sont sur le chemin de fer canadien du Pacifique. Je ne soumets pas ces chiffres pour faire une comparaison défavorable au chemin de fer du Grand-Tronc. Celui-ci fait tout ce qu'il peut, étant données les difficultés qu'il a à surmonter; mais je veux que les chiffres de ces rapports soient comparés dans un tableau qui se trouve dans le même livre bleu et qui indiquent le nombre des accidents qui se produisaient aux passages à niveau des deux lignes. Je constate que, malgré le grand nombre de passages à niveau sur le chemin de fer canadien du Pacifique, il n'y a pas eu d'accident d'aucun genre, durant les douze derniers mois, aux passages à niveau, durant la période mentionnée dans le livre bleu. Je vois que sur le chemin de fer du Grand-Tronc, qui a la moitié moins de passages à niveau, dix-neuf personnes ont été tuées et trente-huit blessées aux passages à niveau. Je produis ces chiffres pour établir comme il est important que quelque chose soit fait relative-