

au travail des employés. Durant les sept dernières années, sur la ligne de chemin de fer dont je viens de parler, quatre aiguilleurs avaient à prendre soin de 10 à 14 milles de voie ferrée. J'ai voyagé avec eux, sur wagonnets à bras, et lorsque je leur faisais remarquer un endroit particulier et que je leur disais: " Il se produira un accident ici," ils me répondaient: " Qu'y pouvons-nous? Il ne nous est pas possible d'entretenir 14 milles de section." Quatre hommes ne peuvent entretenir plus de 6 milles, et c'est même trop; et cependant c'est ce qui se pratique depuis des années. L'amendement projeté est bien venu. La commission des chemins de fer ne doit pas agir en autocrate ni commander des travaux qui ne sont pas nécessaires, ni faire employer des hommes sans besoin. Cet amendement doit aider à la sécurité du public et rend justice aux employés, et il est favorable aux compagnies elles-mêmes.

L'amendement est agréé.

Sur l'amendement:

1E. Est abrogé le paragraphe 2 de l'article 274 de la dite loi et le suivant lui est substitué:
(2) Lorsque le règlement municipal d'une cité ou d'une ville interdit l'emploi du sifflet à vapeur ou des cloches de locomotives au passage d'une traverse dans les limites de cette cité ou de cette ville, ce règlement doit, s'il est approuvé par une ordonnance de la commission dans la mesure de l'interdiction qu'il comporte, relever la compagnie et ses employés de l'obligation que le présent article impose.

L'honorable M. McSWEENEY: Cet amendement me paraît raisonnable.

L'honorable M. BOSTOCK: Quelle situation produira le refus de la commission? La commission ne peut pas renverser un règlement?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: En ce cas, l'article 274 serait complètement appliqué. La commission doit observer la loi.

L'honorable M. BOSTOCK: Ce serait ou dépasser le règlement?

L'honorable M. LOUGHEED: Oui.

L'honorable M. McSWEENEY: Les sifflets causent une grande incommodité en certains endroits, dans un centre de chemin de fer comme Moncton. Les trains sifflent à des heures indues et réveillent la population; et si les autorités ne se préoccupent pas de remédier à cet état de choses, j'espère que la commission y verra. Cette disposition me paraît excellente.

L'amendement est agréé.

Sur l'amendement:

1F. Est abrogé le paragraphe 1 de l'article 266 de la dite loi et le suivant lui est substitué:
276. Chaque fois que, dans une cité, une ville ou un village, un train n'ayant pas en tête une locomotive traverse ou longe une voie publique à niveau et qui n'est pas suffisamment protégée par des barrières ou autrement, la compagnie doit avoir sur la partie du train, formant aussi la tête du convoi, quelqu'un pour avertir les personnes qui se tiendraient sur la voie du chemin de fer, la traverseraient ou seraient sur le point de la traverser.

L'honorable M. McSWEENEY: Cette clause me paraît bonne.

L'honorable M. WATSON: De quelle façon l'employé avertira-t-il ces personnes?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: En se tenant debout à l'extrémité du train avançant lentement, et en avertissant ainsi les passants.

L'honorable M. WATSON: Je remarque qu'en certains endroits un homme se tient ainsi debout sur le train pour faire sonner la cloche.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Voilà qui serait un signal.

L'honorable W. B. ROSS: En certains cas, un employé marche au-devant du train. J'ai vu pratiquer ce jeu d'avertissement, avec beaucoup d'efficacité.

L'honorable M. McLENNAN: Ces trains sont pourvus de signaux pneumatiques, comme de freins à air, à leur arrière.

L'honorable M. WATSON: Je suppose que la commission aurait ce pouvoir de décider quelle espèce de signal doit être donné?

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je le crois aussi.

L'honorable M. WATSON: Quel pouvoir aurait la commission pour exiger qu'une compagnie fasse des signaux lorsqu'il marche en reculant.

L'honorable M. ROBERTSON: Il me semble que la loi actuelle contient une disposition qui couvre ce point.

L'honorable M. WATSON: Ce signal serait-il donné par un sifflet pneumatique, par la cloche ou autrement?

L'honorable M. ROBERTSON: Ce signal ne se donne que lorsque la locomotive passe la première. Je suggérerais que, lorsque les trains marchent à reculons, il y ait un employé au commencement du train en mouvement, pour avertir les gens qui pourraient traverser la voie ferrée sans remarquer l'approche du train.