

caniciens de locomotives et de chauffeurs ont demandé qu'un homme soit obligé de servir un certain temps comme chauffeur avant d'être mis en charge d'une locomotive. Il est arrivé que des compagnies ont employé comme mécaniciens des hommes qui n'avaient aucune expérience comme chauffeurs ; ces employés ont suivi des cours spéciaux et lorsqu'arrive l'affluence du trafic à l'époque des récoltes, les employés leur confient des locomotives sur des convois de marchandises. Les unions, pour protéger les employés et le public, demandent que la commission soit autorisée à décréter qu'avant de pouvoir servir comme mécanicien, un employé soit tenu de servir un certain temps comme chauffeur de locomotive. Je demande aussi au ministre de modifier cet article de manière à autoriser la commission à faire des règlements relatifs aux connaissances requises et au temps qu'il faudra avoir servi pour occuper certains emplois entraînant une grande responsabilité.

M. W. F. MACLEAN : Au nom de quelle union régulière l'honorable député parle-t-il. Sur quelle autorité s'appuie-t-il pour faire cette proposition ?

M. EMMERSON : Je dirai à mon honorable ami qu'une proposition semblable m'a été faite par l'association des mécaniciens de locomotives. Je crois que l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Knowles) accompagnait la délégation qui est venue m'exposer ses griefs à ce sujet. Il s'agissait simplement de la durée de l'apprentissage. Pour l'information de la Chambre je puis dire que sur l'Intercolonial nous avons des règlements de cette nature et qu'avant de pouvoir servir comme mécanicien un employé est obligé de servir un certain temps comme chauffeur. L'employé commence à servir dans la remise aux locomotives, à frotter les machines, il passe ensuite au grade de chauffeur quand des vacances se produisent, et il voyage sur la ligne. Le règlement exige qu'il serve un certain temps—trois ans, je crois—comme chauffeur, avant de pouvoir devenir mécanicien. Les serre-freins sont assujétis à des règlements semblables. Tous doivent subir des examens et il regoivent de l'avancement au fur et à mesure qu'ils acquièrent de l'expérience et font leur apprentissage.

Je considère que des règlements semblables devraient exister sur tous les chemins de fer du Canada. Je ne sais pas si les autres compagnies en ont, mais ils existent sur l'Intercolonial. En conformité de la proposition de l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Knowles) je propose que l'article 15 soit modifié de manière à être ainsi conçu :

Et peut faire des règlements fixant le nombre, les aptitudes et la durée des services requis de ceux qui seront employés sur les convois.

L'article actuel dit simplement :

Le nombre de personnes employées sur les convois.

M. KNOWLES.

Je propose de plus d'ajouter les mots suivants à la fin de l'article.

Quant à la circulation et à l'exploitation des convois par la compagnie.

M. SPROULE : Je crois que l'uniformité dans le mode d'exploitation des chemins de fer serait une excellente chose. Elle existe déjà en grande partie dans les différentes sections du Canada et des Etats-Unis et un homme qui a travaillé à un chemin de fer dans une localité, peut se livrer à la même occupation dans une autre. J'ai souvent songé aussi qu'il y aurait un grand avantage à mettre de l'uniformité dans la direction et les opérations des chemins de fer électriques. Les tramways d'Ottawa, par exemple, traversent la rue transversale avant d'arrêter ; à Toronto et à Montréal, ils arrêtent avant de franchir la rue transversale. Il me semble qu'un règlement devrait les obliger à arrêter tous du même côté de la rue.

M. EMMERSON : Nous ne pourrions pas intervenir dans ces détails. En règle générale, cela regarde les municipalités. La plupart de ces tramways électriques ont des chartes provinciales et relèvent des autorités provinciales.

M. SPROULE : Et le chemin de fer électrique qui part d'Ottawa et va dans la province de Québec ?

M. EMMERSON : Celui-là est interprovincial et relève de la commission.

M. SPROULE : Je suppose que la commission d'Ontario que l'on crée en ce moment pourra règlement les chemins de fer provinciaux. Mais nous avons incontestablement le droit de faire des règlements à l'égard des chemins interprovinciaux. Dans tous les cas l'uniformité serait une bonne chose.

Sur l'article 16.

M. EMMERSON : Je propose de retrancher les mots "on peut prohiber ou restreindre la circulation des convois ou de certaines catégories de convois sur aucun chemin de fer ou une partie spécifiée de ce chemin de fer", ainsi que le mot "désigné" à la 18e ligne, et d'ajouter à la fin de l'article les mots suivants : "non amenagé tel que requis par le présent acte ou par un ordre ou un règlement de la commission fait dans les limites de sa juridiction, en vertu du présent acte."

M. W. F. MACLEAN : Cela comprendrait-il les appareils à être employés aux passages à niveau, pour protéger le public ?

M. EMMERSON : Oui.

M. AMES : Je ne saisis pas exactement où le ministre veut en venir. Il me semble que les mots "ou peut prohiber ou restreindre" ne devraient pas être retranchés.