

ces chiffres et ont cherché à s'appuyer sur des faits à ce sujet prouve que la chose les a frappés. Les chiffres soumis à la commission diffèrent quelque peu. Ils sont pour des périodes différentes. Je crois que les deux autorités feraient bien de soumettre leurs rapports pour la même période pour voir comment ils concorderaient. La commission des Chemins de fer fait son rapport le 31 mars, qui est la fin de l'exercice financier. Il indique que 44 personnes ont été tuées et 47 blessées. Il y a dans le pays environ 15,000 traverses de chemins de fer. De ce nombre il y en a 3,150 qui sont protégées et 11,884 qui ne le sont pas. Il n'est peut-être pas nécessaire qu'elles soient toutes protégées, mais il devrait être fait quelques règlements pour empêcher les trains de chemins de fer à une vitesse moindre, et le Parlement devrait fixer la vitesse à laquelle ils pourraient circuler. Le bill ne s'applique qu'aux trains qui traversent les voies publiques au niveau des rails dans les parties populeuses des cités, villes ou villages. Il est rédigé de façon à ne pas obliger les compagnies de chemins de fer à diminuer la vitesse de leurs trains aux endroits où les passages à niveau sont protégés, mais seulement aux endroits où la chose est nécessaire. Si les passages à niveau ne sont pas protégés, les trains ne peuvent circuler à une vitesse moyenne de dix milles à l'heure. Les honorables sénateurs comprennent la mesure aussi bien que moi, et il n'est pas nécessaire de faire perdre du temps à la Chambre pour l'expliquer. La question est très importante et doit être étudiée avec calme et avec soin, et j'espère qu'en proposant la deuxième lecture, je n'ai rien dit qui puisse avoir blessé les susceptibilités de quelqu'un. L'année dernière j'ai adopté un terme moyen; mais comme j'ai étudié la question durant l'année et que j'ai remarqué le grand nombre d'accidents qui ont eu lieu aux passages à niveau, le nombre des personnes qui ont été tuées et les tristes conséquences de ces accidents fatals, je suis venu à la conclusion qu'un effort devrait être fait pour mettre fin aux dangers ou pour les diminuer, au moins.

L'honorable M. McMULLEN: C'est incontestablement une question très importante. Elle a été discutée longuement, l'an-

née dernière, dans le Sénat. Nous savons que les passages à niveau ont existé au Canada sur tous les réseaux de chemins de fer. Un grand nombre de changements ont été faits sur le Pacifique-Canadien et sur le Grand-Tronc. Là où le trafic augmente considérablement, il est nécessaire que les passages à niveau soient protégés par des barrières ou des gardiens. Je crois que les compagnies de chemins de fer ont fait des efforts louables pour protéger le public à des endroits importants où le trafic a considérablement augmenté depuis quelques années. Je suis certain que la Chambre ne désire pas entraver nos grandes compagnies de chemins de fer. Quoiqu'il en soit, j'admets que nous voulons faire tout en notre pouvoir pour protéger la vie des gens, et il est bon que tout bill ayant cet objet soit étudié ici avec soin. Récemment, lorsque ce bill fut discuté dans l'autre Chambre, l'honorable ministre des Chemins de fer a laissé entendre qu'il était occupé à étudier une mesure qui réglerait toutes les difficultés, et qu'il le présenterait le plus tôt possible. Il contiendrait une grande partie des dispositions du présent bill et il pourrait être jusqu'à un certain point plus facilement approuvé par les compagnies de chemins de fer et par ceux qui traversent les voies publiques au niveau des rails des chemins de fer. Je me suis arrogé le droit de présenter moi-même ce bill, dont la deuxième lecture sera proposée vendredi prochain. Il s'applique aux personnes qui traversent en voiture les voies ferrées sans s'arrêter pour s'assurer si un train n'arrive pas. Nous déplorons sincèrement les accidents qui ont lieu. Nous déplorons le nombre de personnes qui ont été tuées; mais les chemins de fer ne sont pas responsables seuls de ces accidents fatals. La faute est en grande partie attribuable aux victimes elles-mêmes. Elles sont devenues si habituées à traverser les voies ferrées que lorsqu'elles arrivent à un passage à niveau, elles le franchissent souvent avec autant d'indifférence que les chemins où circulent les voitures ordinaires. Le fait est que souvent elles ne s'en occupent pas du tout. Je crois qu'il devrait être fait à notre loi un amendement tendant à décréter que lorsqu'une personne traverse en voiture une voie ferrée, elle doit s'arrêter avant de la franchir. Je crois que si les gens faisaient