

cas de mort par accident de ses employés, sans aucune compensation de la part de la compagnie.

Quand un homme est tué sur le coup, par la faute ou non de la compagnie, son assurance est payée par les employés. La compagnie ne contribue en quoi que ce soit au paiement de cette assurance et elle est libérée de toute responsabilité et de toute indemnité sans compensation aucune. Les hommes tués coûtent moins cher à la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc que les hommes blessés.

La législature d'Ontario ne s'est pas contentée de sanctionner cette iniquité, elle a déclaré dans le même acte, qu'elle en permettrait la perpétration à toute compagnie ou à tout patron qui établirait parmi ses employés, une assurance semblable à celle imposée aux siens par le Grand-Tronc.

Si le système mis en force par le Grand-Tronc était universellement adopté, les compagnies et les patrons seraient dégagés de toute responsabilité pécuniaire sans encourir aucune charge; et les hommes au-dessus de 45 ans perdant leur situation, ne pourraient en retrouver d'autre, par la simple raison que leur âge les excluait de toute société d'assurance patronale.

Tous ces systèmes sont injustes, despotiques et onéreux pour les employés.* D'autre part l'assurance contre les accidents est une nécessité pour les ouvriers, et les compagnies d'assurance ne pouvant les atteindre sans des frais énormes de commission et de perception augmentant considérablement la prime toute solution pratique semble impossible sans l'intervention de l'Etat, et sans la création d'une

ASSURANCE GOUVERNEMENTALE CONTRE LES ACCIDENTS.

Les adversaires de l'assurance par l'Etat s'opposent à tout projet de cette nature, avançant que l'Etat ne doit sous quelque forme que ce soit faire concurrence aux entreprises privées, et que de plus, l'Etat est toujours un mauvais administrateur. Ces raisons ne manquent pas de force.

Mais il est un intérêt qui prime tous les autres: c'est l'intérêt public; et l'assurance n'étant qu'une forme avancée de l'épargne, l'Etat est aussi justifiable d'en assumer la direction qu'il l'est de recevoir dans ses bureaux de poste les économies des citoyens.

Puis si l'Etat est un mauvais administrateur, c'est un excellent contrôleur, et tout son rôle dans le projet d'assurance que nous avons en vue est restreint à un simple contrôle.

Les primes d'assurances contre les accidents, tout comme les primes d'assurance sur la vie, sont majorées de frais de commission et de direction qui en augmentent considérablement les taux.

Le mouvement des primes et des pertes pour les assurances contre les accidents (mort et indemnité) pendant les années 1885-86-87 a été:—

	Primes reçues.	Pertes payées.
1885.....	\$145,202	\$59,358
1886.....	165,384	80,431
1887.....	194,610	83,318
	<u>\$505,196</u>	<u>\$223,107</u>

Soit, pour trois ans, une somme de \$282,089 en excès des pertes subies et absorbées par les commissions, les frais de direction et les dividendes payés aux actionnaires. En somme les chiffres de ces trois dernières années prouvent que 45 pour cent des primes payées eussent été suffisants à couvrir les pertes éprouvées.

C'est pour rendre l'assurance contre les accidents facile à tous, que l'Etat doit assumer la direction d'une assurance de cette nature et supprimer les 55 pour cent d'excédant de prime, en prenant à sa charge tous les frais d'administration.

Quel sera sur les primes l'effet de l'intervention du gouvernement?

En l'absence de toute statistique industrielle nous prendrons comme base les statistiques du recensement de 1881.

* Voir aussi annexe G et H.