

même la compagnie qu'il dégageait sa responsabilité des accidents qui pourraient se produire, si elle refusait de lui donner l'aide qu'il exigeait. Ce contremaître ne reçut pas l'aide qu'il demandait, et il résigna ses fonctions. On le remplaça par un novice, et l'accident se produisit peu après. Cette mesure est présentée afin d'assurer la sécurité de quiconque voyage, et si la commission des chemins de fer constate que la voie n'est pas tenue en aussi bon état qu'elle le devrait, elle aura le droit pour intervenir.

L'honorable M. McSWEENEY: Combien se trouve-t-il de cantonniers par mille de voie ferrée, en règle générale?

L'honorable M. ROBERTSON: Cela dépend beaucoup de l'importance du trafic sur cette voie et des saisons de l'année. En certain temps de l'année, il ne se trouve qu'un homme pour neuf milles de voie ferrée.

L'honorable M. BEIQUE: Je suis toujours disposé à procurer les moyens nécessaires dans des cas pareils; mais nous ne devons pas nous laisser entraîner à la considération de cas particuliers et enlever aux compagnies de chemins de fer l'administration de leur voie. Je comprends que le sens de cette clause est de faire à la commission des chemins de fer un devoir d'intervenir dans l'administration des chemins de fer, et de la charger de fonctions indues qui nécessiteront une augmentation considérable du personnel de la commission pour observer l'esprit et la lettre de la loi. Si la loi est modifiée dans la mesure proposée, son exécution sera fort coûteuse au pays et gênera sérieusement l'administration des chemins de fer par les compagnies. Il me semble que cette question n'est pas de celles qui devraient être réglées aux toutes dernières heures de la session, mais que nous devrions en ajourner l'étude à plus tard.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il me faut objecter à l'interprétation que quelques honorables sénateurs semblent donner à cet amendement, en disant qu'il signifie que l'entretien de la voie doit passer des compagnies de chemins de fer à la Commission des chemins de fer. Cela n'est pas du tout le cas. Nous chargeons la commission des chemins de fer de responsabilités beaucoup plus grandes; et il me semble que, du fait même que parmi les fonctionnaires supérieurs des chemins de fer, et particulièrement entre les surintendants divisionnaires et entre les contremaîtres de sections, qui sont sous leurs ordres, et ainsi de suite, il existe plus ou moins d'émulation à

pratiquer l'économie afin d'inciter la compagnie à la gratitude. Il résulte souvent que les compagnies ne dépensent pas ce qu'il serait nécessaire de dépenser pour tenir la voie en bon état. Cette disposition donne seulement à la commission l'autorité d'établir des règlements, mais en aucune façon celle d'intervenir dans l'administration des chemins de fer. Prenons, par exemple, le cas des employés chargés d'une certaine section de la voie. Leur attention peut être dirigée sur une partie qui exige des soins immédiats. Ils hésiteront à dire à leurs officiers supérieurs que cette partie exige des soins immédiats et que certaines dépenses doivent y être faites. S'ils disaient cela, on pourrait leur répondre que la chose ne les regarde pas. N'est-il pas déraisonnable d'adopter un système pareil pour déterminer si la voie, en quelque endroit particulier, est tenue comme elle devrait l'être?

Il me semble que, non seulement la sécurité du public, mais aussi celle des employés, exige cette disposition qui tournera souvent à l'avantage même des compagnies, puisque, lorsque de graves accidents se produisent et donnent lieu à des dommages-intérêts que les compagnies sont forcées de payer; ces faits se répétant dépassent le chiffre de la dépense nécessaire pour tenir la voie en bon état.

L'honorable M. BEIQUE: D'autres clauses confèrent déjà à la commission le pouvoir de faire tout ce qui est nécessaire pour la sécurité des employés et du public; mais le présent alinéa autorise la commission à établir des règlements relatifs à la longueur des sections qui doivent être tenues en état de réparation, de même qu'au nombre d'employés requis pour chaque section. Je prétends que c'est là intervenir dans l'administration de la compagnie, et je pense que le Sénat n'appuiera pas cette disposition.

L'honorable M. CHOQUETTE: Je dois exprimer la pensée que ces compagnies, dont la conscience se sent mal à l'aise en cette affaire, sont opposées à la disposition dont nous nous occupons. Je ne vois pas pourquoi une compagnie qui remplit réellement ses obligations objecterait à une disposition pareille; mais je sais que des compagnies, comme celle du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, qui fait partie du réseau du Nord-Canadien, n'entretiennent pas sa voie de façon à prévenir les accidents. Si un chemin de fer a suffisamment d'employés pour assurer la sécurité du public, je ne vois pas qu'il puisse objecter à cet amendement, lequel ne peut paraître onéreux qu'aux compagnies qui