

2. La compagnie a jusqu'au premier jour de janvier mil neuf cent dix pour se conformer aux dispositions du présent article.

Le bill décrète seulement que "à moins que la voie publique, au passage à niveau, ne soit protégée convenablement, les trains ne pourront circuler dans une ville à une vitesse de plus de dix milles à l'heure." Toute la question des passages à niveau sur les chemins de fer du Canada et des Etats-Unis, vu le grand nombre de personnes qui ont été tuées au passage des trains, a agité les populations, qui prétendent que le public n'a pas été suffisamment protégé, que les compagnies de chemins de fer ne s'occupent pas de la sûreté publique et ne cherchent qu'à faire circuler leurs trains le plus rapidement possible. Je ne partage pas cet avis; mais il n'y a aucun doute que généralement on ne s'occupe nullement de la vitesse des trains ou des automobiles, sur laquelle on devrait appeler l'attention du public. Il devrait être fait un effort pour protéger les gens qui traversent la voie publique. La voie publique appartient à tout le monde, et le public a le droit d'y être protégé. Je crois que ce point ne sera pas discuté, et conséquemment les règlements faits par les législatures du pays devraient permettre de donner au public un certain degré de protection. Cette mesure a été discutée dans le Parlement quatre ou cinq fois. Ses dispositions ont été rédigées après une assez longue discussion et une assez longue conférence des membres de la Chambre des communes. Il a été nommé un comité, auquel il a été soumis, et, bien que le bill, tel que présenté la première fois, ait été remodelé, il sortit de ce comité sous la forme qu'il a maintenant. Il fut approuvé par le dernier ministre des chemins de fer, (M. Emmerson) il fut approuvé par le gouvernement dont il était un des membres, et il fut approuvé par la Chambre des communes. Il fut soumis au Sénat et ne fut pas adopté. A une autre session un pareil bill fut adopté. Le Sénat en fut saisi, mais il ne l'adopta pas. Cette Chambre-ci consacra beaucoup de temps à l'étude du bill en comité, elle le modifia—je ne dirai pas qu'elle le mutila—à tel point que le principe vital du bill fut amoindri, que la mesure fut considérée comme inutile et ne fut pas adoptée. De-

Hon. M. ELLIS.

puis ce temps nous avons eu des élections générales, et une autre Chambre des communes choisie directement par le peuple a encore adopté le bill. Quiconque a suivi la discussion qui s'est faite dans l'autre branche du Parlement sait parfaitement qu'à proprement parler aucune opposition n'a été faite à la mesure. Elle a été bien comprise et ses dispositions ont été fortement approuvées. Lorsque fut proposée la troisième lecture du bill, le ministre des Chemins de fer demanda que la mesure fût suspendue durant quelques jours pour lui permettre de communiquer avec le président de la commission des chemins de fer à son sujet, pour savoir si cette commission désirait y faire quelques modifications.

Quelque temps après, le bill fut discuté de nouveau à sa troisième lecture, et le ministre des Chemins de fer ne voulut pas intervenir et le bill fut adopté. Le bill a été soumis au Sénat. Je ne dis pas que le Sénat devrait écouter la voix du peuple, mais il me semble que la voix du peuple, d'après la pratique constitutionnelle suivie en pareils cas, devrait être entendue, et je crois que le Sénat, se rappelant le passé et se rappelant qu'une nouvelle Chambre des communes a adopté précisément la même mesure, devrait s'en occuper plus attentivement qu'il ne l'a fait et l'adopter. Durant les deux derniers mois de nombreux accidents ont eu lieu aux passages à niveau des chemins de fer, surtout dans Ontario, et le peuple s'en est fortement ému. Cet état de choses ne peut pas se continuer sans nuire à la bonne administration des chemins de fer et à la sûreté publique. Je ne me propose pas de citer ici des statistiques, parce qu'elles ont été citées l'année dernière. Le rapport des chemins de fer de l'Etat pour l'année finissant le 30 juin indique que 51 personnes ont été tuées aux passages à niveau des voies publiques, 30 aux passages à niveau des rues des villes et 21 aux traverses à niveau de la campagne. 68 personnes y ont été blessées, ce qui porte le nombre des victimes à 119. Je ne sais jusqu'à quel point ces chiffres peuvent être exacts. Peut-être constaterions-nous que le nombre en est plus élevé, si nous avions gardé les coupures de journaux qui les annonçaient; mais le fait que les directeurs des chemins de fer de l'Etat ont recueilli