

L'honorable M. FERGUSON: Cela a prouvé le danger.

L'honorable M. GIBSON: Ces personnes auraient dû prendre de plus grandes précautions lorsqu'elles étaient dans un train, avec des enfants à leurs côtés, et spécialement à deux ou trois heures du matin. Il y a des difficultés physiques pour construire des viaducs à plusieurs passages à niveau; mais si les municipalités où les passages à niveau sont construits, étaient contraintes à payer une certaine partie du coût, les chemins de fer n'auraient pas autant à payer. Vous pourriez difficilement engager les cultivateurs à quitter leur concession et à descendre dans une vallée pour traverser la voie ferrée où ils seraient protégés. Ils ne voudraient pas le faire. Il y a des endroits où il est impossible de construire des viaducs, et il y a des endroits où il est impossible de percer des tunnels. Le gérant du chemin de fer du Grand-Tronc a dit, l'autre jour, à Stratford, à l'ouverture des ateliers construits à cet endroit, que la compagnie faisait des progrès aussi rapides qu'une compagnie pouvait faire pour protéger les passages à niveau dangereux du chemin de fer, et si ma mémoire ne me fait pas défaut, il a déclaré qu'il y avait sur le réseau du chemin de fer du Grand-Tronc 50,000 passages à niveau. Même s'il n'y avait que la moitié de ce nombre, la Chambre devrait décider que du délai devrait être accordé. J'approuve ce qu'a dit mon honorable ami de Saint-Jean, à savoir que des mesures devraient être prises pour la protection des passages à niveau les plus dangereux. J'ignore à quelle distance se trouvent éloignées l'une de l'autre les stations de chemins de fer dans la province du Nouveau-Brunswick, d'où il vient; mais je dirai que dans la province d'où je viens les stations ne se trouvent pas à plus de cinq ou six milles l'une de l'autre. Et je demanderai à tout homme qui a quelque connaissance pratique, en fait de chemins de fer, de dire qu'il serait physiquement possible pour un train de réduire sa vitesse à dix mille à l'heure sur un espace de cinq ou six milles. Voici la difficulté qui se présente, pour moi, à ce sujet: Nous forçons les compagnies de chemins de fer à remédier au mal immédiatement. Je crois moi-même que dans Toronto ou dans d'au-

tres grands centres populeux on devrait protéger les passages à niveau, et la Commission des Chemins de fer prend des mesures à cette fin. Je suis certain que le Sénat ne sera pas lent à appuyer l'opinion publique à ce sujet; mais nous sommes ici pour rendre justice aux compagnies de chemins de fer et au peuple, et nous, devrions faire ce que suggère mon honorable ami de Wellington, nous devrions attendre pour voir quel projet le ministre des Chemins de fer va soumettre au Parlement. Il a en mains des statistiques. Il a les plans de tous les chemins de fer du pays. Il a sous ses ordres des ingénieurs capables qui peuvent lui indiquer où des changements doivent être fait, afin que les gens puissent passer sous les voies ferrées ou au-dessus sans s'exposer à perdre la vie. Autant que je puis le comprendre, aucun membre du Sénat ne veut favoriser les compagnies de chemins de fer. Ils désirent, autant que M. Lancaster, que la propriété et la vie des gens soient protégées et qu'il soit donné aux compagnies du délai pour remédier au mal. Il est facile pour d'honorables sénateurs de dire pourquoi les compagnies de chemins de fer ne font pas ceci ou ne font pas cela; mais il ya une chose que nous sommes tenus de demander: les compagnies de chemins de fer devraient faire tous les mois ou tous les six mois, un rapport tendant à dire combien de passages à niveau ont été abolis, ou combien de viaducs ont été construits pour empêcher les pertes de vies. Voilà un renseignement que le peuple du Canada devra se procurer, et certainement le Sénat et le Parlement du Canada devraient avoir ce rapport, afin que nous sachions mieux si les compagnies de chemins de fer satisfont aux exigences du Gouvernement et de l'opinion publique, parce que tout naturellement il doit être fait quelque chose dans ce sens-là en raison du grand nombre de vies qui sont perdues par suite du sérieux état de choses actuel.

En même temps, bien que nous imposions des conditions aux compagnies, nous devrions imposer certaines conditions aux gens qui franchissent les passages à niveau. La première chose qu'on enseigne à un homme de chemin de fer c'est la précaution, et c'est la première chose qu'on devrait enseigner à celui qui doit traverser un chemin