

spécialement en donnant à la Commission le pouvoir de visiter les chantiers, usines, manufactures, etc., de constater si les précautions nécessaires sont prises contre les accidents et les maladies et d'ordonner, dans ce but, l'installation des appareils de protection nécessaires; en cas d'accident mortel, la veuve ou bien le veuf invalide recevra \$30 par mois, plus \$7.50 pour chaque enfant au-dessous de 16 ans; si les enfants sont orphelins, ils recevront \$10 chacun, sans que la somme de \$60 puisse être dépassée; en cas de remariage, la pension de la veuve cesse et elle reçoit alors une somme forfaitaire de \$480. Dans la Colombie Britannique, le chapitre 105 amende la Loi des Accidents du Travail en élevant les indemnités allouées.

Voirie.—Dans l'Île du Prince-Edouard, le chapitre 1 appelé Loi de la Voirie, de 1920, définit ce qu'est une route, délègue au Commissaire des Travaux Publics la direction et le contrôle de la construction et de l'entretien des routes, imposant une taxe de capitation de \$2.50 sur les hommes de 21 à 65 ans, sauf quelques exceptions, pour l'entretien des chemins publics et, de plus, une taxe spéciale de 75 cents sur chaque cheval de plus de trois ans et de \$1 à \$3 sur chaque chien; les agents voyers auront le droit de contraindre à la corvée de construction des routes, les chevaux et voitures appartenant aux hommes âgés de plus de 65 ans. Au Nouveau-Brunswick, le chapitre 20 traite de la construction et de l'élargissement des routes avec l'aide fédérale (c'est-à-dire sous la disposition de la Loi Fédérale de 1919, allouant à chaque province 40 pour cent de ses dépenses de voirie), et permet l'emprunt de \$350,000, affectés à la voirie. Dans Québec, le chapitre 7 amende la Loi des Bonnes Routes de 1912, en permettant au trésorier provincial de payer les dépenses encourues par le Ministre de la Voirie; le chapitre 5 permet la construction d'un pont pour compléter la route entre Montréal et Québec; le chapitre 28 amende le Statut concernant les chemins de colonisation, en obligeant les municipalités à considérer comme tels les chemins et les ponts construits par le gouvernement et à les entretenir de la même manière que les autres chemins. Dans Ontario, le chapitre 20 amende la Loi d'Amélioration des Routes, particulièrement en créant un fonds permanent à cet usage et en appropriant à cette fin, pendant cinq années, une somme de \$3,000,000 par année, outre les revenus déjà affectés à cet objet. Désormais, la Commission des Municipalités et des Chemins de Fer de l'Ontario est autorisée à trancher les différends s'élevant au sujet des voies publiques traversant les frontières municipales ou constituant ces frontières; une ville ou village pourra se mettre d'accord avec un comté pour l'amélioration des rues formant un anneau du réseau voyer du comté; le chapitre 21 oblige à l'enlèvement de toute obstruction sur les routes; le chapitre 22 amende la Loi de la Voirie d'Ontario, en autorisant le conseil d'un canton à nommer un agent voyer, la province devant supporter 40 p.c. de ses appointements pendant six ans; une somme de \$2,000,000 est affectée par la province à des prêts aux cantons, pour l'amélioration de la voirie; le chapitre 23 amende la Loi de la Voirie de la province, en réduisant de 30 à 20 pour cent le montant de la contribution des cités au coût des routes de leurs banlieues, la différence entre ces quotités étant