

passages à niveau, justement à cause des exigences nouvelles suscitées par la mise en opération des nouveaux trains.

On demande de l'argent souvent, on en demande partout, mais cela va montrer à certaines associations qui, parfois, poussent les exigences trop loin, que l'administration est extrêmement difficile parce que tout le monde demande toujours plus d'argent.

Une autre suggestion que je voudrais faire, c'est que je crois, monsieur le président, si l'on en juge d'après les rapports présentés par la Commission des transports, que cette dernière n'a absolument pas le temps de s'occuper, d'une manière appropriée, des demandes qui lui sont faites relativement aux passages à niveau.

Je lis, par exemple, dans le rapport de l'année 1965, que la Commission des transports a reçu 2,584 requêtes qui ont été faites en vertu des diverses mesures législatives qu'elle doit appliquer. Elle a rendu, à cet égard, 3,080 ordonnances et deux ordonnances générales.

Il est évident que la Commission des transports est surchargée et que ceux qui s'adressent à elle sont parfois obligés de souffrir de la lenteur des procédures et de la lenteur avec laquelle les décisions doivent être prises. Il ne s'agit pas d'adresser un grief à la Commission elle-même mais de déplorer une situation de fait dont la Commission des transports a à souffrir elle-même. Et ce n'est que par des amendements à la loi que nous pourrions corriger cette situation.

Quant aux mesures de sécurité qui ont déjà été proposées dans le passé, à savoir, placer des lumières rotatives sur les locomotives, des lignes phosphorescentes sur chacun des wagons, ou encore des miroirs convexes—il y a une foule de mesures de sécurité qui ont été suggérées dans le passé—je me demande jusqu'à quel point la Commission des transports les a étudiées. Je crois, monsieur le président, qu'à l'heure actuelle nous avons constaté, à grand regret, que la politique des passages à niveau n'est pas conforme aux besoins suscités par l'emploi des nouveaux trains ultra-rapides, les turbo-trains.

C'est pourquoi, j'insiste auprès des autorités pour qu'on agisse en conséquence, afin de donner au public un maximum de sécurité.

[Traduction]

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, j'aimerais d'abord féliciter le député de Lot-

binière (M. Choquette) de ses instances très vigoureuses de ce soir et de celles qu'il a présentées dans le passé. Il a manifesté beaucoup de préoccupation à l'égard de cette question et je suis convaincu qu'il n'en est pas à ses dernières instances auprès du gouvernement.

Le député comprendra sûrement que, pour l'instant, la question des voies étagées relève du ministère de la voirie ou de son équivalent au niveau provincial. C'est à lui qu'il revient de décider où et quand les voies doivent être superposées. Cela fait, le gouvernement fédéral verse 80 p. 100 des frais de l'installation jusqu'à concurrence de \$500,000. Le député a dit que l'encaisse de 15 millions n'était pas suffisant. Je n'ai jamais entendu dire, pourtant, qu'une demande ait été refusée par suite d'un manque de fonds. Cependant, la Commission a refusé d'accéder à certaines demandes parce qu'elle estimait que l'étagement des voies en cause n'était pas assez important pour en justifier le coût.

Ordinairement, la compagnie de chemin de fer présente ses recommandations en se fondant sur le dénombrement des véhicules qui franchissent les passages à niveau et ainsi de suite. Personne, bien entendu, ne peut garantir qu'un accident d'automobile n'aura pas lieu. C'est là un des dangers de la vie moderne. Il y a quelques jours à peine, dans ma circonscription, un accident inexplicable s'est produit sur une route droite, alors que deux automobiles conduites par des personnes sérieuses sont entrées en collision. Sept personnes ont été tuées, personne n'a survécu. Et voilà, les accidents sur les routes se produisent certes plus fréquemment qu'aux passages à niveau. Cela ne veut pas dire que nous ne devrions pas étudier au plus tôt cette question, surtout au moment où l'on est voie d'établir des services de trains ultrarapides.

● (10.30 p.m.)

Il n'y a pas de doute que les turbo-trains à très grande vitesse doivent fonctionner sur des voies entièrement protégées. Il serait impensable d'avoir un passage à niveau à un endroit où un train pourrait filer à 100 ou à 120 milles à l'heure. Même un oiseau pourrait causer des dommages s'il frappait un train voyageant à une telle vitesse. Une collision avec un camion transportant du pétrole ou toute obstruction de ce genre pourrait, en un instant, mettre le feu à tout le train. Il faut reviser ce régime, cela ne fait aucun doute. Le gouvernement donne présentement à cette question beaucoup d'attention.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h. 33.)