

LOI SUR LES CHEMINS DE FER

AUGMENTATION DE LA CONTRIBUTION ANNUELLE
VERSÉE À LA CAISSE DES PASSAGES À NIVEAU

L'hon. George C. Marler (ministre des Transports) propose la 2^e lecture du Bill n° 259, modifiant la loi sur les chemins de fer.

—Je serai très bref, monsieur l'Orateur. Au moment de l'examen de la résolution, j'ai exposé dans leurs grandes lignes les vœux exprimés par la Commission des transports dans son rapport sur les passages à niveau et j'ai indiqué les points principaux de la mesure législative que le Gouvernement se propose de soumettre à la Chambre. Les honorables députés ont maintenant eu l'occasion d'étudier le texte même de la loi ainsi que les notes explicatives. Il serait peut-être utile, cependant, que je compare les dispositions actuelles de la loi avec les amendements projetés.

1. A l'heure actuelle, l'argent de la Caisse ne peut être affecté qu'à des travaux réels de construction en vue d'assurer la protection, la sûreté et la commodité du public aux passages à niveau existants. Il ne peut être affecté ni aux réparations ni à l'amélioration de voies souterraines, de ponts ou d'autres étagements de voies existants. Sous le régime de la mesure proposée, la caisse pourrait servir à aider la reconstruction et l'amélioration des étagements de voies qui ne répondent plus aux besoins de la circulation, la contribution ne devant jamais dépasser 30 p. 100 du coût ni \$150,000 par entreprise.

2. Sous le régime de la loi actuelle, aucune contribution ne peut être versée à même la caisse à l'égard de travaux de protection nouvellement aménagés à moins que les passages existants ne soient fermés. La mesure à l'étude permettra à la Commission de verser des cotisations, quand elle le jugera à propos, à l'égard des frais d'aménagement de voies étagées n'importe où, pourvu que les passages existants soient fermés ou que presque toute la circulation routière qui utilisait jusqu'ici les passages existants soit acheminée vers le nouveau passage.

3. A l'heure actuelle, la caisse ne peut servir à la protection des passages établis le 1^{er} avril 1909, à moins qu'une entente approuvée n'ait été conclue entre le chemin de fer et d'autres parties qui acquittent une part du coût des travaux. La mesure proposée élimine cette disposition, sauf que le passage doit avoir existé pendant au moins trois ans avant l'ordonnance de la Commission autorisant une subvention tirée de la caisse.

4. Alors que la subvention maximum à l'égard de tout passage à niveau est maintenant de 40 p. 100 du coût et ne peut dépasser \$150,000 par entreprise, on propose que

[L'hon. M. Sinclair.]

la subvention maximum soit portée à 60 p. 100 du coût sans dépasser \$300,000 par entreprise.

5. Alors que la somme actuellement affectée à la caisse s'établit à 1 million par année, on propose que l'affectation annuelle atteigne 5 millions; toutefois, dans les cas où, le 1^{er} avril de l'une ou l'autre année, il y a un solde non engagé de plus de 2 millions dans la caisse, l'affectation pour cette année-là sera telle qu'une fois jointe au solde non engagé le total s'établira à 7 millions.

6. La loi actuelle prévoit que dans le cas d'un chemin de fer qui a été aménagé de façon à traverser une route, après le 19 mai 1909, la société ferroviaire défraie toutes les installations de protection, sauf si un accord approuvé a été conclu entre la société et d'autres parties défrayant une part des travaux. Cet article serait abrogé.

Peut-être devrais-je dire qu'après la deuxième lecture du bill j'ai l'intention d'en proposer le renvoi au comité permanent des chemins de fer, canaux et des télégraphes.

M. R. H. Small (Danforth): Monsieur l'Orateur, j'allais justement proposer, comme le ministre vient de le faire, que la question soit déferée au comité. Je ne trouve guère à redire au programme dont le ministre des Transports a exposé les grandes lignes ce soir. Il convient cependant de s'arrêter à certains détails qu'il a mentionnés. La Commission, a-t-il signalé, n'étudie aucune demande relative à un passage à niveau à moins que les autres parties contractantes, soit les provinces, les municipalités et les chemins de fer présentent aussi une demande. Même après avoir examiné les observations du ministre, je ne sais pas exactement quelles sont les intentions de la Commission relativement à l'application de la loi.

J'aimerais obtenir d'autres précisions, mais comme il se fait tard, je ne devrais pas parler trop longtemps maintenant. Toutefois, si les honorables députés le désirent, je suis prêt à continuer encore pendant quelque temps.

Vendredi soir le ministre a laissé entendre qu'il existait un certain malentendu quant à l'objet de la caisse; je ne saisis pas très bien le sens de cette déclaration. On a modifié le taux des versements à effectuer à l'égard des projet visant les passages à niveau. La quote-part des municipalités est fixée à 25 p. 100, d'où une réduction de 5 p. 100 si je ne me trompe. Toutefois, les sociétés ferroviaires ont été plus heureuses, sans doute parce qu'elles ne pouvaient remplir leurs obligations au sujet des programmes de passage à niveau. En dépit de l'amélioration apportée à la répartition des apports, la caisse ne répondra pas, je