

côté d'un train, ou encore, ainsi que je l'ai dit, de blesser le serre-frein qui se tient sur l'échelle pour voir l'aiguillage pendant que le train traverse le passage à niveau.

M. MCKAY: Voici où je veux en venir, monsieur le président. Dans ce cas particulier et dans plusieurs autres analogues, l'emploi du sifflet ne prévient pas les accidents. Vous avez dit que, dans ce cas-ci, l'automobile de la dame a passé à travers les barrières. La même chose serait arrivée si la dame avait entendu le sifflet.

M. LITTLE: Pas si le sifflet avait fonctionné avant le passage du train.

M. MCKAY: Je sais par expérience qu'une foule de gens n'entendent pas le sifflet. Quand vous conduisez une automobile sur la voie publique, l'automobile fait du bruit et vous n'entendez pas du tout le sifflet. C'est surtout ce qui arrive quand l'automobile est fermée, comme en hiver. Voilà pourquoi j'ai posé ma question. Je veux savoir pourquoi, ainsi que l'a dit un des témoins, les trains font entendre le sifflet avant de traverser les passages à niveau munis de pendules avertisseurs. Il doit y avoir une raison pour cela, et je voudrais savoir exactement pourquoi. Si l'on considère que les pendules avertisseurs ne constituent pas une protection adéquate contre les accidents, il me semble qu'il serait logique que nous allions plus loin et que nous fassions une recommandation quelque part—non pas peut-être au sujet de ce projet de loi—pour demander qu'un crédit, et un crédit considérable, soit affecté à l'établissement d'un fonds destiné à la construction de passages élevés ou autres, de façon à remédier à la situation. Nous avons, paraît-il, environ 30,000 passages à niveau, d'après ce qu'on nous a dit aujourd'hui.

M. CHASE: Puis-je placer un mot, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. CHASE: Voici ce que je puis dire en réponse à cette question. Nous, les mécaniciens, avons toujours été d'avis que les gens qui circulent sur les voies publiques devraient effectuer un arrêt absolu avant de traverser une voie ferrée à un passage à niveau. Nous ne pouvons réussir à obtenir cela. Nous n'avons jamais réussi à obtenir cela parce que les gens de l'automobilisme et du camionnage sont un peu trop bien organisés. Je désire vous signaler un fait auquel vous n'avez peut-être jamais songé. Sur les chemins de fer, tous les mécaniciens et les autres employés des trains sont obligés, tous les deux ans, de subir un examen de la vue, de leur faculté de distinguer les couleurs, ainsi que de l'ouïe. Ceux dont les sens commencent à fléchir, qui ne peuvent plus distinguer nettement les couleurs, ou dont la vue faiblit, ou qui n'entendent plus très bien, sont mis au rebut. Et les gens qui conduisent les automobiles? Soit dit sans vouloir les offenser, combien d'entre eux ont bonne vue? Combien y en a-t-il qui souffrent de daltonisme? Combien y en a-t-il qui peuvent entendre le sifflet? Voilà quelques-unes de nos difficultés. Si l'on veut faire quelque chose pour obtenir la sécurité et éliminer et supprimer l'emploi de la cloche et du sifflet à ces passages à niveau, il faut installer un poteau de signalisation ordonnant au conducteur de tout véhicule circulant sur la voie publique de s'arrêter tout à fait avant de traverser la voie ferrée, finis voir à ce que cet ordre soit respecté et confier ce soin à la police.

M. MCKAY: C'est une bonne idée.

Le PRÉSIDENT: M. Ives désire-t-il témoigner?

M. J. L. D. IVES: Monsieur le président et messieurs, je ne pense pas avoir beaucoup à ajouter à ce qu'ont dit MM. Wardrope, Chase et Best, mais je désire informer le Comité que les chefs de train envisagent avec beaucoup d'anxiété tout relâchement des mesures de protection aux passages à niveau. Il est arrivé plusieurs fois que les trains sur lesquels j'étais chef de train ont frappé des automobiles ou des camions dans les villages. Si l'on n'assure pas une protection adéquate par l'emploi du sifflet et de la cloche, le nombre des accidents augmentera, je le crains. Je pense que M. Adamson a fait erreur en disant qu'il faut que le sifflet se fasse entendre jusqu'à ce que la locomotive traverse le passage à niveau. Ce n'est pas