

ne faut pas beaucoup d'accidents mortels pour que le pays perde plus d'un demi-million par année.

A mon avis, le ministre devrait nous fournir plus de données. J'aimerais savoir quelles précautions on prend pour prévenir ces accidents mortels qui surviennent d'une semaine à l'autre. Que fait-on pour l'éducation du public. Il ne s'agit pas simplement de supprimer les passages à niveau, d'établir des viaducs et ainsi de suite, car dans un pays aussi vaste que le Canada, il est impossible de supprimer tous les passages à niveau. A mon sens, les chemins de fer mêmes pourraient faire bien davantage et on pourrait faire beaucoup plus pour renseigner le public.

Les camions de la Société de téléphone Bell, par exemple, portent, à l'arrière, cette inscription: "Ce véhicule arrête à tous les passages à niveau." Je le fais moi-même, mais un oubli est toujours possible. L'autre jour, je lisais dans un journal une lettre destinée à servir d'avertissement à un jeune couple qui s'était promené en automobile. Elle était à peu près ainsi conçue: "Vous êtes venus à deux doigts de la mort. N'allez pas croire que notre inquiétude portait sur vous seuls. Remerciez le Ciel de vous avoir épargnés, car vous ne surveillez pas la route. Mais ne croyez pas que nous ne songions qu'à vous; nous étions autant inquiets pour nous que pour vous." J'aimerais obtenir plus de renseignements du ministre au sujet de toute cette question.

L'hon. M. CHEVRIER: Le 6 février 1948, la Caisse des passages à niveau du chemin de fer accusait un solde de \$206,523. La vitesse à laquelle les voitures automobiles peuvent filer à l'approche d'un passage à niveau dépend de la loi de la circulation sur les grandes routes de la province où se trouve le passage à niveau. On trouvera dans le rapport annuel que j'ai déposé il y a quelques semaines le chiffre des accidents mortels survenu en 1947. On trouvera dans le rapport annuel de la Commission des transports, qui est plutôt considérable et que j'ai déposé à peu près en même temps, le nombre des moyens de protection, comme les fanions et autres dispositifs mécaniques, que la commission impose de temps à autre.

M. ROSS (St. Paul's): Je voudrais savoir si la Commission des transports obtient des résultats. Comment collabore-t-elle avec les provinces? Leur a-t-elle dit: "Il faudrait que vous fassiez ceci ou cela, que vous réduisiez la vitesse maximum, etc." Les accidents mortels augmentent-ils ou diminuent-ils? Voilà la question. Le ministre affirme que la caisse

ne contient en ce moment que \$200,000, ce qui n'est rien si l'on songe à tout le travail qui s'impose d'un bout à l'autre du pays.

L'hon. M. CHEVRIER: On me dit que la commission est en relation constante à ce sujet avec l'autorité publique qui s'occupe de la circulation sur les routes provinciales, que ce soit le ministère provincial de la voirie ou tout organisme public correspondant. La commission a bénéficié d'une excellente collaboration de la part de tous ces organismes provinciaux.

M. ROSS (St. Paul's): Encore un mot. Je crois que le public en général peut veiller à sa propre sécurité; du moins, il le devrait. Je songe surtout aux hommes qui ont charge des trains. Il me semble qu'on ne devrait rien négliger pour les protéger.

L'hon. M. CHEVRIER: Je puis dire à l'honorable député que le Gouvernement reçoit chaque année des observations de la part des associations de cheminots, au sujet de modifications à la loi. Je crois que l'an dernier la plupart des modifications effectuées découlaient de propositions soumises par ces associations. Le premier article du projet de loi, où il est question de l'affectation de \$500,000, a reçu depuis longtemps leur approbation.

M. GREEN: Je désire poser au ministre une question qui a trait aux membres des équipes en service sur les trains. Dans quelle mesure le Gouvernement ou la Commission des transports ont-ils le pouvoir d'ordonner l'installation de dispositifs de sécurité? Comme il le sait, je lui ai montré l'autre soir une lettre dans laquelle le comité bénévole féminin d'une des succursales de la fraternité des cheminots signalait qu'il s'était produit depuis sept mois, dans la région de Kamloops, située à l'intérieur de la Colombie-Britannique, quatre éboulements, dont deux d'argile et deux de roc, à l'occasion desquels cinq hommes d'équipe ont perdu la vie tandis que d'autres ont été blessés. Le comité demande qu'on donne des ordres en vue de l'installation de signaux automatiques ainsi que de détecteurs d'éboulements. Cette proposition semble fort raisonnable et je voudrais savoir quel pouvoir on a d'ordonner l'installation de dispositifs de ce genre.

L'hon. M. CHEVRIER: La loi confère à la Commission des chemins de fer pleine autorité pour ordonner l'installation de dispositifs de sécurité, à la demande de l'organisme public intéressé. Pour ce qui est du cas dont parle l'honorable député, je rappelle que l'ho-