

M. CHASE: Nous n'y sommes pas opposés si vous voyez à faire protéger convenablement les passages à niveau. C'est ce qui importe le plus.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes à étudier ce projet de loi tel qu'il nous est soumis. Dans l'ordre de renvoi, il n'est pas question de recommander d'autres mesures de protection, quelque opportunes qu'elles soient. L'ordre de renvoi nous commande d'examiner le bill tel qu'il est présenté par M. Adamson. Je désire que cela soit bien compris.

M. MUTCH: Est-ce que la question de protection n'appartient pas à la Commission elle-même? Il me semble clair que, même si nous adoptons l'amendement, La municipalité qui fera la demande devra au préalable satisfaire la Commission de M. Wardrope si elle veut la voir agréée. N'est-ce pas exact? Ce n'est donc pas du texte de ce bill que nous devons nous prévaloir pour avoir une protection supplémentaire; c'est de la Commission que nous devons l'attendre.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. EMMERSON: Qui se charge d'installer des moyens convenables de protection? Qui en paie le coût, monsieur le président? Quelqu'un doit payer. Est-ce la municipalité?

Le PRÉSIDENT: M. Wardrope pourrait peut-être répondre à cette question.

M. WARDROPE: Ordinairement, ainsi que je l'ai dit, le coût est d'environ \$3,000 pour une cloche simple et un pendule avertisseur sur une ligne simple. La Commission possède ce qu'elle appelle un fonds pour les passages à niveau. D'après la loi, ce fonds n'est applicable qu'aux passages à niveau qui existaient avant 1909, et la Commission peut fournir 40 pour cent du coût des appareils automatiques de protection ou du coût de la suppression des passages à niveau. Les circonstances peuvent varier dans certains cas, mais, règle générale, le reste des frais est divisé également entre le chemin de fer et la municipalité intéressée.

M. EMMERSON: Et l'entretien?

M. WARDROPE: Les frais d'entretien sont ordinairement répartis également entre la municipalité et le chemin de fer.

M. MCKAY: Je désire savoir des témoins, ou du moins des représentants des équipes de train, s'ils sont d'avis que les pendules avertisseurs constituent une protection suffisante contre les accidents.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser cette question à M. Best, qui est secrétaire, ou à M. Chase? Il serait peut-être préférable de la poser à M. Best.

M. BEST: Il n'existe qu'un seul moyen sûr de protection, c'est la suppression des passages à niveau. Un pendule avertisseur ne constitue pas une protection absolue. Il y a des barrières à l'avenue Bronson, à Ottawa. Quand le pavé est glissant, il peut arriver que ces barrières ne constituent pas une protection suffisante, même pour les gens qui veulent être prudents. Une automobile conduite par une dame a frappé le côté d'un train des chemins de fer Nationaux du Canada. Cette dame avait essayé d'arrêter son automobile, mais les roues glissèrent. L'automobile s'écrasa en pièces sur le côté du train. La dame put heureusement s'en tirer indemne. A Toronto, une automobile a frappé le côté d'un train dont le serre-frein eut une jambe fracturée.

M. McIVOR: Et le pendule avertisseur fonctionnait?

M. MCKAY: Non, il y avait là une barrière.

M. BEST: C'étaient des barrières, M. McIVOR. Il y a des barrières à l'avenue Bronson. Elles s'abaissent avec la lumière qui éclaire dans la direction de la voie publique et non pas dans celle de la voie ferrée d'ou vient le train. C'est dire qu'il n'y a pas là une protection absolue. Il peut arriver que, lorsqu'il fait mauvais temps, avec les meilleures intentions du monde, on soit incapable d'arrêter une automobile puissante. Vous savez que certaines personnes sont moins prudentes que d'autres. Il peut leur arriver de se faire tuer quand leur automobile frappe le