

jour des commodités qu'offrent les grandes villes, devraient du moins bénéficier de ces moyens de communication.

Je constate avec joie que le service est étendu aux Îles-de-la-Madeleine, car elles sont près de Terre-Neuve. Vu leur isolement dans le golfe, je suis sûr que ce prolongement doit reconforter beaucoup les insulaires. Si le ministre en est l'auteur, il mérite sûrement des félicitations et de la reconnaissance.

J'espère que le ministre pourra répondre aux questions que je lui ai posées à propos des progrès réalisés relativement au vapeur qui doit être construit pour assurer un service dans le golfe. J'aimerais savoir si l'on a accordé le contrat de construction des deux navires qui seront ajoutés au service côtier. Et, si le ministre est bien disposé, peut-être pourrait-il répondre à la question que je lui ai posée hier au sujet des progrès réalisés dans l'installation de radiotéléphones dans les îles de Terre-Neuve.

M. Graydon: Monsieur le président, la caisse des passages à niveaux figure naturellement dans les prévisions budgétaires du ministère des Transports, à titre de crédit statutaire. Je saisis l'occasion qui m'est offerte dans le cadre du débat sur l'ensemble de ces prévisions budgétaires pour dire quelques mots concernant certaines questions d'ordre régional autant que général qui se rattachent à cette caisse.

A mon avis on a montré, au cours des ans, plus d'intérêt au Canada pour le facteur de sécurité que comporte la caisse des passages à niveau que pour presque n'importe quel autre élément de l'organisation des routes et des chemins de fer du pays. Il me semble qu'on se rend maintenant parfaitement compte que la seule protection parfaite lorsqu'il s'agit de passages à niveau où se croisent une grande route très encombrés et un chemin de fer, est celle du passage souterrain ou ce que l'on appelle en termes techniques la superposition des passages. Il existe d'autres moyens de protection, et je ne souhaite aucunement critiquer leur utilité. Mais je dirai, et je crois que le comité se rangera à mon avis, que la superposition des passages offre la protection la plus parfaite.

Le ministre et le comité se souviendront qu'en 1950 on a modifié la loi sur les chemins de fer, en ce qui concerne la caisse des passages à niveau, de façon à porter de \$100,000 à \$150,000 la somme maximum pouvant être consacrée à un même ouvrage. Cela nous ramène naturellement à l'histoire de cette caisse. Elle a été créée en 1909. Au termes de la loi, le gouvernement fédéral était appelé à verser une quote-part maximum de 20 p. 100.

En 1919, en vertu d'une modification à la loi, il était décrété que le quart de la valeur de tout ouvrage serait le maximum, une valeur totale de \$15,000 constituant le palier maximum. En 1926, une nouvelle modification prévoyait que la participation maximum du gouvernement fédéral serait de 40 p. 100, la valeur maximum en dollars d'un seul et même ouvrage étant établie à \$25,000. En 1928, un nouvel amendement portait le maximum à \$100,000, le pourcentage d'augmentation restant le même.

Puis nous arrivons à 1950 où une modification augmentait le versement maximum du Trésor fédéral à \$150,000. L'un des traits intéressants, c'est que de 1909 à nos jours (je pense que mes chiffres sont exacts) la caisse des passages à niveau et le Trésor fédéral ont versé, à cette fin, environ 14 millions. Cela veut dire que ceux qui versent une cotisation en vertu de ce régime, y compris les chemins de fer, les provinces et les municipalités et la caisse fédérale, ont consacré environ 55 millions à la suppression de passages à niveau dangereux. Quand on a institué la caisse on visait plusieurs fins, dont la plus importante était la protection du public; on songeait aussi à accommoder le public. Ces questions intéressaient alors les législateurs et les ont poussés à prendre la mesure. On a aussi songé à la vitesse à laquelle voyagent les trains et les automobiles et on a compris que la superposition des passages facilitait ce mouvement plus que toute autre méthode.

Il est intéressant d'examiner les données statistiques relatives aux accidents aux passages à niveau et à la croisée des routes. Bien entendu, la grande majorité des accidents se produisent aux passages non protégés, mais il est renversant de constater qu'un nombre considérable d'accidents qui se produisent aux passages protégés par une barrière, des avertisseurs automatiques, des cloches, des pendules avertisseurs, des feux clignotants ou même des gardes-barrières.

Je soulève la question car, en 1909, il n'y avait au pays que 5,000 véhicules automobiles tandis qu'aujourd'hui on compte environ deux millions et demi d'automobiles. C'est dire que le nombre en est 500 fois plus grand aujourd'hui, sans compter que la vitesse est de beaucoup plus grande qu'autrefois. Si bien protégés que puissent être les passages à niveau,—et nous avons beaucoup fait en vue de les améliorer,—il faut reconnaître, je pense, que les mesures de protection à ces passages ne sont pas proportionnées aux besoins qui résultent de l'accroissement du nombre et de la vitesse des véhicules.