

seule ville a jusqu'ici contribué à cette œuvre, celle de Toronto qui a versé 15 millions pour le viaduc de la zone des quais.

Le Pacifique-Canadien a obtenu droit de passage sur la rivière Don, depuis Leaside jusqu'à la zone des quais, pour une somme de \$600 par année. Cela remonte à très loin, avant le temps où je faisais partie du conseil. On devrait reviser la loi des chemins de fer tous les dix ans. A l'heure actuelle, elle est lettre morte, comme nous l'avons constaté l'autre jour.

J'ai soulevé cette question en 1917, 1918 et 1919, dernière fois où a été codifiée la loi des chemins de fer. On nous a couverts de huées, sir Adam Beck et moi, au comité des chemins de fer, en 1917. Nous avons proposé qu'un réseau ferroviaire soit tenu d'obtenir au préalable l'autorisation de la municipalité intéressée, avant d'établir une ligne longeant une route ou la traversant au-dessus ou au-dessous. Les chemins de fer devaient obtenir l'autorisation de la municipalité. Nos propositions furent insérées dans la loi des chemins de fer dès 1917, 1918 et 1919.

Que font-ils maintenant? Si les poteaux sont enlevés, la municipalité devra défrayer une partie des travaux. Ce crédit d'un demi-million de dollars représente peu de chose mais pourra entraîner la mort d'autres personnes si la Chambre adopte la présente mesure. Je suis étonné de voir que le Gouvernement, lui qui jette l'argent par les fenêtres, ne demande pas plus de fonds sous le régime de la présente loi.

M. GRAYDON: Le ministre devrait songer à l'adoption d'une ligne de conduite plus générale à l'égard de la Caisse des passages à niveau. Tout cela me semble perpétuer l'habitude contractée depuis 1939 de modifier la loi bribe par bribe, d'année en année. Il ne semble guère y avoir beaucoup d'amélioration. On semble manquer de largeur de vues à l'égard d'une question qui touche le public de si près. Je veux parler des accidents aux passages à niveau et des mesures de protection en général.

Le présent bill cherche à mettre la loi à date pour plusieurs années à venir, mais cela ne me paraît guère suffisant. J'aimerais que le ministre tienne compte d'un ou de deux faits. Pendant la guerre, le Gouvernement, à la demande du député de Broadview (M. Church), qui vient de parler avant moi, avait déposé un document indiquant que les accidents de la route au Canada ont causé plus de pertes de vie que la guerre elle-même. C'est effroyable!

De nos jours, les grandes routes et les voies ferrées se croisent et souvent offrent des occa-

sions de danger de la pire espèce, de sorte qu'on se demande si les véhicules ou les trains peuvent passer sans risque d'accident. Parfois même si l'on installe tous les dispositifs de sûreté connus, cela ne suffit pas à écarter toutes les difficultés que présentent le croisement des routes et des chemins de fer.

On a demandé la suppression d'un passage à niveau à l'extrémité sud de ma circonscription, près de Port-Credit, où la grande route n° 10 croise la ligne du National-Canadien de Toronto à Hamilton. A ce passage à niveau, on a installé un timbre et des barrières et, en outre, un gardien exerce la surveillance. Mais malgré ces précautions, la municipalité de Port-Credit estime, à bon droit je crois, que le passage à niveau devrait être supprimé. Je ne doute pas que la question soit examinée de près lors de la réunion des représentants de la province, du chemin de fer et de la Commission des transports. J'ose croire qu'après étude de la situation, on fera quelque chose à ce sujet.

Je suis sûr que presque tous les députés savent qu'il existe dans leurs circonscriptions quelque zone dangereuse qui, tôt ou tard, entraînera la mort de pauvres malheureux qui voyagent par la grande route. Souvenons-nous que la loi des chemins de fer a été adoptée il y a plusieurs années. La situation qui existait alors est bien différente de celle d'aujourd'hui en matière de voyage par grande route. Il est difficile de s'imaginer que les besoins législatifs d'alors puissent valoir aujourd'hui.

C'est une bien piètre somme que \$500,000 par année. Elle ne suffirait pas à une seule entreprise appréciable d'étagement des passages dans chacune des provinces au cours d'une année quelconque. Cette constatation porte à réfléchir. Le Gouvernement devrait donc déterminer s'il n'y a pas lieu de mettre en œuvre des moyens plus efficaces de parer aux dangers de la route dans tout le pays. Rien n'émeut aussi vivement le public que les accidents mortels à ces passages à niveau, si dangereux de nos jours. Nous devrions, à mon avis, agir plus rapidement en vue de supprimer les passages à niveau particulièrement dangereux au pays.

J'ai écouté avec intérêt les propos de l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre au sujet de l'étagement des passages qu'il jugeait nécessaire dans sa ville de Winnipeg. Il a peut-être raison. En réponse à ses affirmations nous pourrions signaler, en faveur de la Commission des transports, qu'il lui suffit simplement d'une résolution émanant des conseils municipaux ou d'autres organismes publics pour la considérer comme une demande