

L'hon. M. CHEVRIER: Par le Parlement. Celui-ci vote \$200,000 par année pour trois périodes de dix ans. Cela a duré de 1909 à 1939, alors qu'on a suspendu ces versements à cause de la guerre. Il n'est peut-être pas juste de dire qu'ils ont été suspendus: plus précisément ils ont expirés en 1939 et le Parlement n'a pas consenti de nouveaux crédits au cours de la guerre.

L'an dernier, c'est-à-dire en 1947, l'affectation a été de \$200,000 pour une période de dix ans. Un de ces versements a été porté à la caisse des passages à niveau. Toutefois, étant donné le grand nombre de demandes dont la commission est présentement saisie, elle a recommandé,—et le Gouvernement a approuvé cette proposition,—qu'une modification soit apportée de façon qu'une somme additionnelle de \$500,000 soit versée annuellement à la caisse des passages à niveau. Voilà pourquoi nous demandons l'augmentation pour neuf ans, au lieu de \$200,000.

M. CASE: Aucun chemin de fer n'est particulièrement visé?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, pas le moins.

Je me demande si l'on consentira à ce que les autres questions soient réservées jusqu'à ce que nous soyons parvenus à cette disposition de la mesure. Nous n'avons pas encore terminé l'étude du premier article.

M. CHURCH: Je signale au ministre que le projet de loi dont nous sommes saisis comporte une importante innovation. Dans un document qu'il a déposé le 4 février, le ministre nous a fourni des renseignements au sujet de la suppression des passages à niveau dans tout le Canada. Les sommes affectées à cette fin sont indiquées par province à la page 874 du hansard. Dans sa réponse à la question, le ministre a déclaré ce qui suit:

La Commission des transports fournit les renseignements suivants:

La Caisse des passages à niveau du chemin de fer a versé les montants suivants en vue de défrayer le coût de la suppression des passages à niveau:

Province d'Ontario

Ordonnance n° 69945, en date du 18 décembre 1947. Pont au-dessus de la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur l'avenue Pacific, Fort-William (Ont.), \$94,400.

Ordonnance n° 69950, en date du 18 décembre 1947. Passage souterrain pour les piétons, sous la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien rue McTavish, Fort-William (Ont.), \$29,600.

Province de Québec

Ordonnance n° 69418, en date du 29 août 1947. Passage souterrain sous la voie du chemin de fer Québec-Central, à la traverse Sharpe, Thetford-Mines (P.Q.), \$23,200.

[M. Case.]

Ordonnance n° 69419, en date du 29 août 1947. Passage souterrain sous la voie du chemin de fer Québec-Central, à la traverse Johnson (rue Mooney), Thetford-Mines (P.Q.), \$26,560.

Total, \$173,760.

Aucune contribution n'a été versée en vue de défrayer le coût de la suppression des passages à niveau dans les autres provinces.

L'article suivant porte sur le consentement des municipalités. Toronto a acquitté le tiers des frais de construction d'un viaduc le long de la zone riveraine, l'entreprise a coûté 15 millions à la municipalité. Il s'agissait de supprimer les passages à niveau. La ville a payé le tiers, et les deux chemins de fer les deux autres tiers. J'ai posé les questions suivantes, au sujet des passages à niveau, en 1947, et voici les réponses que m'a fournies le ministre:

1. Quelles sommes a-t-on dépensées à l'égard des passages à niveau dans la ville de Toronto, au cours de l'année 1947, et à quels endroits?

2. Se propose-t-on de faire disparaître dans cette ville, les passages à niveau a) à l'avenue Jones, b) à Greenwoods, c) à l'avenue Woodbine?

L'hon. M. Chevrier:

La Commission des transports du Canada fournit les renseignements suivants:

1. La Caisse des passages à niveau du chemin de fer n'a versé aucune contribution en vue de la suppression de passages à niveau dans la ville de Toronto au cours de l'année 1947.

2. La commission est saisie de demandes de suppression de passages à niveau a) à l'avenue Jones, b) à Greenwoods, c) à l'avenue Woodbine.

Les deniers de la Caisse des passages à niveau du chemin de fer, subordonnés à l'article 262 de la loi des chemins de fer, ne sont pas affectés à une ville ou endroit en particulier, sauf selon qu'il en est spécifiquement décrété ainsi de temps à autre en vertu d'une ordonnance de la Commission des transports.

C'est là tout l'argent qu'on dépense pour l'élimination des passages à niveau. J'ai un point important à signaler. Supposons que l'espace entre les bureaux soit une route. La commission des chemins de fer intervient et rend une ordonnance sous le régime du nouveau projet de loi n° 201. Elle propose un nouvel état de choses pour 10 ans, à compter d'une journée très propice, le 1er avril 1948, jour du poisson d'avril. Et voilà. Elle propose de charger la municipalité de l'enlèvement des poteaux et du maintien des services lorsqu'un chemin de fer désire modifier son parcours ou changer le tracé d'une voie. La commission des chemins de fer l'assujettit ensuite aux frais d'enlèvement des poteaux. Je dis que c'est une infraction à la loi des chemins de fer et à l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Souvent les rues existaient avant la construction du chemin de fer. Une