

crois, aux vœux de la population. La commission devrait, je crois, adapter son programme aux exigences de la population en matière de passages à niveau.

A mon avis, il ne s'agit pas simplement d'une dépense d'argent mais plutôt d'une réduction des dangers et je ne crois pas que la commission s'en rende compte. L'objectif qu'elle semble poursuivre est celui d'épargner de l'argent. A cause des frais élevés qui en résultent, les chemins de fer ne s'occupent pas de supprimer les dangers qui existent aux passages à niveau.

Par conséquent, lorsque les municipalités n'ont pas les moyens d'assumer le coût élevé de la séparation des passages à niveau, on devrait y pourvoir au moyen de la caisse des passages à niveau. Les municipalités ne représenteront aucune requête pour la suppression de ces passages, parce qu'elles manquent de fonds. Le comité des chemins de fer devrait étudier la question à fond et entendre des membres de la Commission des transports qui pourront lui fournir sur la question de plus amples renseignements que nous en avons en ce moment. Je ne puis imaginer que la Commission manque de renseignements sur le nombre de demandes soumises d'un bout à l'autre du Canada en vue de la suppression de passages à niveau. Je suis sûr que les chemins de fer et les municipalités ont pris l'initiative de présenter nombre de demandes; la Commission devrait être prête à nous fournir cette information.

Je ne crois pas me tromper beaucoup en disant que la Commission est saisie en ce moment de plus de demandes qu'elle n'en pourrait agréer, dût-elle disposer des cinq millions de dollars qu'on propose de mettre à sa disposition. L'opinion générale à la Chambre, de toutes parts et au sein de tous les partis, c'est qu'il n'y a pas assez d'argent dans la caisse.

La Commission a tenu tellement serrés les cordons de la bourse, qu'on ne consent même pas à y examiner une demande de suppression de passage à niveau avant qu'il se soit produit suffisamment d'accidents pour émouvoir l'opinion publique.

On a bien raison de proposer d'examiner la question au comité des chemins de fer, mais je n'en prétends pas moins que le ministre devrait songer sérieusement à verser assez d'argent à la caisse pour satisfaire à toutes les nécessités.

Est-ce que je puis dire qu'il est dix heures?

(Sur motion de M. Small la suite de la discussion est renvoyée à une séance ultérieure.)

### TRAVAUX DE LA CHAMBRE

**L'hon. M. Harris:** Demain, nous passerons à la 3<sup>e</sup> lecture de toutes les mesures qui sont prêtes à la subir et ensuite nous reprendrons la discussion interrompue sur la proposition invitant la Chambre à se former en comité des subsides.

Je dois dire maintenant que nous avons l'intention de faire en sorte que le débat sur les Affaires extérieures ait lieu jeudi.

Je dois, cependant, signaler que la motion que nous avons employée,—soit le renvoi des crédits du ministère des Affaires extérieures au comité permanent des Affaires extérieures,—n'ouvre pas droit à débat; il sera donc compris que c'est du consentement unanime que nous aurons le débat de cette façon.

Je crois qu'il convient également de demander la collaboration des membres de l'opposition relativement à l'examen, vendredi, des crédits supplémentaires, de même qu'à l'égard d'une motion relative à un crédit provisoire.

(A dix heures, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)