

Un autre point qui, à mon avis, a quelque chose à voir avec les questions constitutionnelles dont la Chambre est actuellement saisie, c'est qu'un problème de procédure pourrait surgir. Le gouvernement pourrait adopter une loi qui serait anticonstitutionnelle. C'est-à-dire que si le gouvernement fédéral demande aux municipalités de prendre des mesures qui relèvent de lui, elles pourraient nous rétorquer que si nous adoptons une loi de ce genre, il faudrait que nous soyons responsables des dépenses en cause. Je crois qu'il faudrait examiner cette question à fond au comité.

Je vois que le secrétaire parlementaire hoche la tête. J'ignore s'il est d'accord avec moi ou pas . . .

Une voix: Que signifie votre hochement de tête?

M. Mayer: . . . mais il me semble que la question est certes digne d'examen.

Je ne voudrais pas obliger une municipalité à assumer une responsabilité qui relève de sa compétence. Elles pourraient certainement nous dire que nous n'avons aucune compétence dans ce domaine, que c'est là une question purement provinciale, municipale ou urbaine, donc tout à fait en dehors de nos attributions. Même si nous nous préoccupons tous de la sécurité, surtout de celle des enfants. Voilà certaines des préoccupations que me cause le bill.

Donc, nous avons un excellent comité des transports qui n'est pas particulièrement occupé depuis le début de l'année. Si cette mesure peut aller au comité, compte tenu de notre programme de travail—il y a cependant le budget du ministère des Transports qui va nous prendre beaucoup de temps—je pense que nous serons en mesure de l'examiner assez rapidement. Tout ce que nous avons fait au comité depuis le début 81, c'est d'interroger le président du CN, M. Bandeen. Donc, nous n'y sommes pas particulièrement occupés.

Je féliciterai à nouveau le député de nous avoir présenté ce bill, qui répond au souci que nous avons tous de la plus importante ressource du pays, sa population. Nous avons tous au fond du cœur un coin particulièrement sensible pour les enfants, et les mesures tendant à les protéger des trains de marchandises ou de voyageurs devraient recevoir un excellent accueil.

Je termine sur ces mots, monsieur l'Orateur.

M. Les Benjamin (Regina-Ouest): Monsieur l'Orateur, je vais faire une intervention rapide pour que nous puissions suspendre la séance avant 6 heures. Je n'ai que quelques remarques à faire et j'en profite pour dire au secrétaire parlementaire du président du Conseil privé (M. Collenette) que l'objet de ce bill est louable et que nous l'approuvons. Je voudrais seulement qu'on ajoute à cette mesure législative un certain nombre d'autres dispositions au sujet des passages à niveau et de la signalisation, domaines dans lesquels le gouvernement a fait des compressions budgétaires, en particulier dans tous les centres urbains de notre pays. L'objet de cette mesure législative reste louable et nous l'approuvons; bien que cette dernière ne permette d'assurer ni la sécurité ni la protection des enfants. L'histoire ferroviaire dans les centres urbains montre que de tout temps des enfants et des adultes ont été tués ou blessés par les trains et que d'autre part, les gens qui manipulent des aiguillages, des sémaphores et des signaux ont provoqué des accidents sur les lignes ferroviaires dans les centres urbains ou dans les gares de triage.

Chemins de fer

Je voudrais dire à mon honorable ami, par votre intermédiaire monsieur l'Orateur, que les incidents, les dommages et les accidents dus à une erreur humaine sont beaucoup plus nombreux que les accidents qui ont lieu fortuitement lorsqu'une personne franchit une voie ferrée, qu'elle y marche ou se tient à proximité de l'emprise d'une voie ferrée ou dans une gare de triage.

L'objet de ce bill n'est qu'une des nombreuses modifications importantes qu'il y aurait lieu d'apporter à la loi sur les chemins de fer. Auparavant, il y avait des clôtures le long de l'emprise des voies ferrées dans tout le Canada, y compris dans les prairies. Dans ma région, elles ont toutes été supprimées. Un train peut écraser les vaches d'un fermier ou quelqu'un peut aller faire des entrechats sur la voie et être heurté par un train; pourtant, les municipalités, les gouvernements fédéral et provinciaux et les sociétés ferroviaires—soit ces quatre paliers d'administration—ont décidé que nous n'avions pas besoin de ces barrières parce qu'il était trop difficile d'entretenir des dizaines de milliers de milles de clôtures de trois ou quatre pieds le long de l'emprise d'une voie ferrée.

Cependant, je reconnais qu'il est à propos d'installer des clôtures de grillage dans le centre-ville et la banlieue à forte densité de population de toutes les villes canadiennes. J'espère que le gouvernement permettra au bill du député d'être renvoyé au comité, même si celui-ci risque de s'en amuser quelque peu, et je ne parlerai pas de Règlement. J'espère également que lorsque le gouvernement examinera ce bill au comité, il étudiera en même temps d'autres aspects de la loi sur les chemins de fer qui devraient être modifiés.

En ce qui concerne le financement fédéral, il devrait sans doute venir de la caisse des passages à niveau de chemins de fer, qui est pratiquement inexistante. On l'appelle le PATU, Programme d'aide aux transports urbains. Si c'est à partir de ce programme que le gouvernement fédéral envisage de financer sa part du projet, il faudra augmenter les crédits alloués au programme. Il n'est pas question de diminuer les crédits alloués au déplacement des voies ou à l'étagement des voies. Il faudra prévoir des fonds supplémentaires. Si le soin en est laissé essentiellement aux compagnies ferroviaires et aux municipalités, je suppose qu'il ne se passera guère autre chose que des discussions interminables, et que l'on ne fera rien au sujet de ces clôtures. C'est pourquoi nous proposons de rendre ces projets de clôtures admissibles aux subventions accordées en vertu du fonds des passages à niveau ou du PATU, quel que soit son nom actuel. Mais il faut augmenter les crédits.

Nous avons connu quelques expériences amères dans ce domaine. Le gouvernement dépense actuellement les fonds promis pour les transports urbains en 1974 pour tenir d'autres engagements relatifs aux passages à niveau. Il faut accroître les crédits destinés au transport urbain et aux passages à niveau. Si des clôtures de ce genre doivent être érigées dans les centres urbains il faudra des crédits supplémentaires. Autrement, il faudrait réduire ceux qui sont destinés au transport en commun, aux passages à niveau et au déplacement des voies.

• (1730)

Le Programme d'aide au transport urbain ne contribue pas d'argent au cours des troisième, quatrième et cinquième années, mais seulement au cours de la sixième année. Pourquoi donc ne pas dépenser l'argent prévu pour ces cinq années, quitte à en dépenser d'autre à compter de la sixième année?