

M. Hopkins: Et non pas les animaux?

M. Hibbard: Oui.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Ces feux tournants sont très efficaces dans les régions boisées et quiconque a voyagé à bord d'une locomotive, le soir, ne peut nier leur efficacité; on peut, en effet, voir ce qui se produit sans eux. Aussi, je dirais qu'ils sont très efficaces.

M. Hibbard: On a jugé que ce serait un élément supplémentaire de sécurité aux croisements et qu'il attirerait l'attention des conducteurs.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Je suis d'accord.

Le sénateur Riley: Le sénateur Fournier se réfère au genre de feux dont j'ai déjà parlé et non aux feux clignotants?

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Oui.

Le sénateur Riley: J'ai parlé d'un feu rotatif qui n'effrait pas les bêtes comme un rayon continu. Il a présenté de grands avantages pour les chemins de fer, notamment à Edmundston. Je ne sais pas s'il y a encore un train de jour à partir de Woodstock?

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Non.

Le sénateur Buckwold: M. le président, peut-être pourrions-nous revenir directement à la loi elle-même, sans pour autant minimiser l'importance d'autres questions qui en valent la peine? Je m'inquiète beaucoup du financement. Bien que les montants semblent être très généreux, ils nous ramènent au prix d'il y a dix ou douze ans, quand les limites n'autorisaient pas un financement suffisant. La proposition est très généreuse puisqu'elle porte à \$1 million, le montant antérieur qui était de \$500,000. Mais si \$500,000 ne suffisait pas il y a dix ans, un million ne place pas la municipalité dans une meilleure position maintenant qu'elle ne l'était en vertu des dispositions antérieures. Je sais que vous parlez d'allocations spéciales, mais, dans ce cas, je crois comprendre que vous payez un maximum de 50 p. 100, tandis que dans l'autre cas, vous versez 80 p. 100.

M. Neilly: La formule de la Partie II, concernant les croisements étagés très coûteux prévoit le paiement de 80 p. 100 du premier million et quart, c'est-à-dire la même somme que pour la Caisse des passages à niveau, de chemins de fer. Pour ce qui est des 3.75 millions, suivants, le coût total s'élève à 5 millions, dont le gouvernement assume 60 p. 100. Au delà de 5 millions, la contribution fédérale, tombe à 40 p. 100 des frais. Il y a donc une échelle variable, une indexation.

Le sénateur Buckwold: Je la sais. Je dis tout simplement que votre ministère devrait promptement étudier la possibilité d'augmenter l'échelle des contributions de 80 p. 100 afin de permettre aux municipalités de faire les travaux nécessaires sans être obérées. Étant donné la montée en flèche des prix depuis la rédaction du projet de loi et la fixation de ces montants, il faudrait étudier le plus vite possible le moyen de les relever afin d'aider les municipalités et d'encourager la mise en valeur de ces fonds. La Caisse des passages à niveaux du chemin de fer paie 80 p. 100 des frais et les chemins de fer en assument probablement 7 p. 100.

M. Neilly: Cinq p. 100.

Le sénateur Buckwold: Cinq ou 7 p. 100 et la municipalité se charge du reste. Ce n'est pas trop difficile. Mais quand les croisements étagés coûtent plus cher—et tous coûtent plus cher de nos jours à part les passages moins importants—la différence de pourcentage impose un fardeau très lourd à la municipalité. Je présume que la part des compagnies ferroviaires n'augmente pas; c'est la municipalité qui assume le pourcentage plus élevé.

M. Neilly: Dans la Partie II, on prévoit que la Commission canadienne des transports décidera des frais qui seront payés par les autres parties. Il n'y a pas de règles à ce sujet. Cela relève de la Commission. Il est inévitable que la municipalité paie un pourcentage plus élevé une fois qu'elle dépasse le montant de 1.25 million de dollars auquel s'applique le pourcentage de 80 p. 100.

Le sénateur Buckwold: A mon avis, les limites supérieures ne sont pas assez élevées étant donné les prix inflationnistes qui ont maintenant cours et qui sont plus élevés que les anciens niveaux.

M. Neilly: Nous avons eu de nombreuses discussions avec le ministère des Finances et le Conseil du Trésor et je peux seulement dire que c'est tout ce que nous avons pu obtenir.

Le sénateur Buckwold: Je suis sûr que les municipalités iront frapper à votre porte et diront: «Écoutez, avec \$1 million aujourd'hui nous ne pouvons pas en faire autant qu'il y a dix ans.»

Le sénateur Forsey: C'est un rattrapage.

M. Hibbard: Depuis dix-huit mois, je me suis souvent entretenu avec les ministères provinciaux de la voirie et les municipalités au sujet des passages à niveau et je suis certain qu'ils seront très heureux que la somme ait été portée de \$500 milles à un \$1 million. Dans la plupart des cas, les frais s'appliquant aux passages à niveaux n'excèdent pas \$1,250,000; si bien qu'il obtiendraient environ 80 pour cent. Dans les cas où la somme est plus élevée, ils reçoivent une aide supplémentaire aux termes de la Partie II, sous la forme d'une subvention spéciale. Je suis certain qu'ils seront enchantés de cette augmentation.

Le sénateur Buckwold: Temporairement.

M. Hibbard: Il est difficile de prévoir jusqu'où ira l'inflation.

Le sénateur Forsey: Jusqu'ici, tout va bien.

M. Ryan: Je ne pense pas qu'on n'ait pensé encore à les indexer.

Le sénateur Riley: Qu'elles sont les dernières statistiques disponibles au sujet des accidents en général ou des accidents entraînant des pertes de vie survenus à des passages à niveau?

M. Hibbard: Je n'ai pas les chiffres ici.

Le sénateur Riley: Donnez-nous un chiffre approximatif.

M. Hibbard: Je ne peux pas vous donner de chiffres mais d'après un graphique, je peux vous dire ceci: en 1957, il y a eu aux passages à niveau autant de pertes de vie que dans des accidents de la route. Depuis ce temps, le nombre d'accidents aux passages à niveau est resté à peu près le même. De fait, il a diminué quelque peu tandis que le nombre d'accidents de la route a beaucoup augmenté.