

pour le budget des municipalités un autre chapitre de dépenses qu'elles n'auraient pas choisi.

● (1740)

Je ne connais pas de municipalité qui y tienne particulièrement. Si nous voulons sauvegarder des vies, faisons porter nos efforts là où ils seront les plus efficaces. Beaucoup de gens sont tués aux passages à niveau. Dans certains cas, nous prenons une partie des mesures qui s'imposent, mais nous allons pas très loin. Cela s'explique du fait que la contribution fédérale à la construction des passages autoroutiers ou des passages inférieurs s'amenuise. Le financement est réparti sur beaucoup de projets qui pourraient tous être utiles, mais qui ne privilégient pas la sécurité des passages à niveau. Les signaux clignotants et les signaux d'alarme ne suffisent plus. Ce sont des instruments mécaniques et les gens continuent à se faire tuer.

Un jour que j'étais en voiture avec un mécanicien, il s'est arrêté à un des passages dont je vous ai parlé pour réparer ces signaux qui ne fonctionnaient pas ce jour-là. Il m'a alors appris qu'ils ne fonctionnaient que 90 p. 100 du temps. Ce ne sont que des objets mécaniques, et ils ne sont donc pas indérégables. Voilà pourquoi avec ce type de protection, il y a toujours des accidents mortels aux passages à niveau.

La Commission des transports du Canada ne fait pas installer de ces signaux à moins que la municipalité ne lui en fasse la demande expresse. La responsabilité en incombe à cette dernière. De nombreuses années durant, l'Alberta partageait le coût d'immobilisation. Si je ne m'abuse, l'installation des signaux clignotants et des signaux d'alarme coûterait aujourd'hui de \$25,000 à \$30,000. Il y a huit ou dix ans, elle ne coûtait que \$18,000. En fait, je ne me suis pas renseigné dernièrement, et il se pourrait donc que le coût actuel dépasse les \$30,000. Beaucoup de municipalités ne peuvent se permettre pareils débours. En outre, il y a la question de l'entretien. Si nous voulons sauvegarder des vies, attaquons-nous au secteur qui fait le plus grand nombre de victimes.

Il y a lieu de partager les frais. De tous les paliers de gouvernement, c'est l'administration municipale qui est la plus démunie, et pourtant, elle est la plus rapprochée des citoyens. Le gouvernement fédéral n'a pas d'autorité sur les municipalités. Ces dernières sont les créations des provinces. Nous étudions en ce moment une mesure législative intéressant les municipalités qui n'ont toutefois aucun droit de regard. L'Association des municipalités urbaines et rurales du Canada a-t-elle adopté une résolution nous invitant à étudier cette mesure législative? Je ne le crois pas.

Nous disons aux municipalités qu'il leur faut cela, même si elles ne l'ont pas demandé. Cette façon de faire est trop répandue au Canada. C'est comme si nous leur disions ce qu'il faut qu'elles fassent. Avant d'aller encore plus loin, il faudrait encore savoir si les municipalités sont d'accord ou pas. Ce sont elles qui savent si cela leur est nécessaire. Elles savent également que ce sont les passages à niveau qui présentent le plus de danger.

L'État fédéral ne joue pas son rôle. Il a rationné la caisse des passages à niveau à un tel point qu'elle ne sert pratiquement à rien. Voilà pourquoi on nous demande maintenant de prendre le relais avec d'autres lois. Malheureusement, ce ne sera pas cela qui va supprimer la principale cause d'accidents entraînant blessures ou mort d'homme. Chaque année, des

dizaines de personnes sont blessées ou tuées aux passages à niveau, urbains et ruraux.

Il faudrait que l'État fédéral intervienne sur ce plan. Il ne faudrait pas que la Chambre des communes vote des lois qui alourdissent les dépenses des municipalités sans participer à ces dépenses. Nous avons trop de lois de ce genre actuellement.

Comme le disait le député NPD il y a un instant, occupons-nous du cas le plus dangereux, celui des passages à niveau. Avec la vieille caisse des passages à niveau, l'État fédéral a joué un rôle financier important. Les municipalités savaient ce qui les attendait. Il fut un temps où les passages à niveau, supérieurs ou inférieurs, construits par les municipalités bénéficiaient d'une participation fédérale pouvant atteindre 75 p. 100. En fait, elle a même atteint un certain moment les 90 p. 100. A cette époque, on s'occupait de protéger des vies humaines, et il y en a eu des centaines de sauvées.

Nous en sommes rendus maintenant au point où les ministres provinciaux de la voirie ne savent pas ce que l'État fédéral va faire quand ils construisent un passage supérieur ou inférieur. Ces ouvrages épargnent des vies humaines. Je répète que les signaux lumineux à sonnerie ne constituent pas une protection infaillible. Ce qu'il faut, c'est qu'on sépare les trains des véhicules routiers; voilà le seul remède absolu. Cela coûte plus cher, mais comment peut-on lésiner quand il s'agit de vies humaines?

Je vois qu'il ne me reste qu'une minute à peu près. Si nous voulons protéger la vie humaine, il faudrait s'occuper du cas le plus dangereux. A mon avis, c'est celui des passages à niveau, et non des voies qui s'étendent sur des milles et des milles.

**M. Bill Kempling (Burlington):** Monsieur l'Orateur, je n'en ai que pour quelques minutes. Il ressort nettement des remarques des députés du NPD et de notre parti qu'ils souscrivent de façon générale au principe dont s'inspire le bill, mais certaines faiblesses et injustices les préoccupent. Dans ces conditions, il serait sage de renvoyer le bill au comité qui pourrait alors entendre des témoins et dissiper les inquiétudes des municipalités concernées. Le comité pourrait aussi se pencher sur les dispositions du bill que les députés jugent trop timides. J'estime donc qu'il vaudrait mieux renvoyer le bill au comité et convoquer des témoins. Puisque nous souscrivons au principe, nous pourrions ainsi accomplir quelque chose de positif.

**M. Douglas Fisher (Mississauga-Nord):** Monsieur l'Orateur, je voudrais faire une ou deux remarques à ce sujet. Pendant une brève période, le projet de loi a été inscrit à mon nom pour une raison d'ordre technique. La rectification a été apportée et il est de nouveau au nom du secrétaire parlementaire qui s'intéresse depuis longtemps à cette question. Je tiens à le féliciter pour le travail acharné qu'il y a consacré.

● (1750)

Je pense que le député a soulevé une question très importante en demandant qui payerait ces clôtures? Je me suis renseigné quand le bill était inscrit à mon nom. J'ai parlé au téléphone au maire de ma municipalité, M. McCallion ainsi qu'à la conseillère Margaret Marland, dont le quartier est traversé par les voies ferrées, et à plusieurs membres de commissions scolaires de Mississauga. Ils pensent tous que la question du paiement de ces clôtures présente un aspect négatif et un aspect positif.

Du côté positif, nous ne ferions pas ériger des clôtures de plusieurs milles de longueur. Nous n'allons tout de même pas