

Chemins de fer

Ce qui est ridicule, c'est que nous avons de l'argent qui devrait servir aux passages à niveau, à l'étagement des passages au déplacement des voies ferrées et à subventionner les transports urbains que nous versons d'un seul coup aux provinces avec mission de le consacrer à la réalisation d'un, de deux ou de trois importants projets. Celles-ci doivent ensuite attendre la part du gouvernement fédéral pendant un an ou deux. Je souhaite beaucoup de chance au secrétaire parlementaire du président du Conseil privé (M. Collenette). J'espère qu'il saura convaincre le ministre des Finances (M. MacEachen) et le président du Conseil du Trésor (M. Johnston) d'augmenter les crédits de façon à pouvoir atteindre l'objectif que propose ce bill.

Il en va de même des exigences aux termes de la loi sur les chemins de fer et de la loi nationale sur les transports en tout ce qui a trait au transport des produits dangereux et à la sécurité des transports ferroviaires. Le nombre d'années-personnes de la CCT demeure le même. La Commission ne peut réglementer les chemins de fer faute de personnel et d'inspecteurs. Qui donc va vérifier les clôtures métalliques pour voir si elles sont bien installées et entretenues, alors que la Commission manque déjà de personnel?

Le projet de loi du député a pour but de résoudre l'un des nombreux problèmes que crée la présence d'un réseau de transport dans un grand centre urbain, non pas seulement les chemins de fer mais les services de camionnage, les lignes aériennes et les pipe-lines. Nous ne faisons qu'en effleurer la surface: il reste une foule de problèmes, de risques et de dangers auxquels il faut trouver une solution. Le bill à l'étude tend à en résoudre un; tout le monde le reconnaîtra, mais j'aimerais bien que le secrétaire parlementaire parvienne à convaincre le ministre des Transports (M. Pepin), le ministre des Finances et le président du Conseil du Trésor de présenter une mesure législative portant sur une foule de problèmes du même ordre.

J'espère que la Chambre acceptera d'adopter le bill en deuxième lecture. Nous aurons l'occasion d'approfondir la question au comité lorsqu'il en sera saisi, mais ce ne sera vraisemblablement pas avant que l'étude des prévisions budgétaires soit terminée. A ce moment-là, le ministre devra proposer des modifications à la loi sur les chemins de fer et y incorporer le sujet du projet de loi du député.

M. Gordon Taylor (Bow River): Monsieur l'Orateur, j'aimerais dire quelques mots à l'égard de ce bill. Tout comme le député néo-démocrate, je me pose des questions à son sujet. Le bill semble donner à la Commission canadienne des transports le pouvoir d'ordonner aux sociétés ferroviaires de construire un type spécial de clôture dans les municipalités qui le désirent. Celui-ci vise, d'après la note explicative que je cite:

... à donner à la Commission canadienne des transports le pouvoir d'ordonner la construction de clôtures de grillage de six pieds le long de l'emprise d'une voie ferrée. Les frais seraient partagés à parts égales par la compagnie ferroviaire et la municipalité...

Je me demande pourquoi le gouvernement canadien ne participe pas à ce programme. Si ce bill revêt une telle importance, je me demande pourquoi le gouvernement fédéral ne l'a pas présenté lui-même et pourquoi il n'absorbe pas une part du coût de ce programme. Serait-ce parce que nous n'avons pas le pouvoir d'adopter un bill qui entraîne des dépenses au gouvernement fédéral, alors que nous pouvons

nous permettre d'occasionner des dépenses plutôt élevées aux municipalités?

Pendant des années, la Caisse des passages à niveau a été la source de fonds pour ce genre de projet, mais le gouvernement canadien a changé la procédure. Soit dit en passant, les provinces n'étaient pas d'accord. Cette Caisse était très importante, car on n'exécute plus la plupart des travaux qu'on subventionnait à même la Caisse. Il est très urgent de faire quelque chose à propos des passages à niveau, car plus de personnes y perdent la vie que sur la voie même. Les données révèlent que plus de gens sont victimes d'accidents mortels aux passages à niveau que partout ailleurs, sauf dans les cas de déraillements où des centaines de personnes peuvent se faire tuer.

Ce bill ne compense en rien ce que nous avons perdu quand on a modifié les modalités d'application de la Caisse. Toutes les municipalités ont beaucoup de dépenses. Le bill ne prévoit rien pour régler le problème le plus urgent, soit les pertes de vie aux passages à niveau. En fait, l'objet du bill est très bas dans la liste de priorités.

Je trouve qu'il est injuste d'imposer ce genre de dépense à une municipalité qui veut protéger le public à une intersection passante ou le long d'une voie ferrée où le trafic est intense. La protection contre les accidents personnels le long des voies ferrées était reconnue comme une responsabilité nationale et il y a de nombreuses années. C'était du moins en partie la responsabilité du gouvernement.

Il y a quelques années, le gouvernement alors au pouvoir a créé la Caisse des passages à niveau de chemin de fer. Des centaines de passages à niveau ont été protégés grâce à cette caisse. Il n'y a pas d'autre moyen d'éviter les pertes de vie à un passage à niveau que de construire un tunnel ou une passerelle. Les signaux lumineux et les sonneries sont utiles, mais même aux passages à niveau qui en sont dotés, il arrive des accidents mortels. Nombreuses sont les municipalités qui voudraient installer des feux, des sonneries ou des barrières aux passages à niveau, mais elles ne le peuvent pas parce qu'elles n'ont pas d'argent pour payer la part des frais qu'elles doivent assumer. Les frais d'entretien sont aussi à la charge de la municipalité. Nous voici pourtant en train d'imaginer une autre façon de faire dépenser les municipalités.

Pendant toutes les années que j'ai passées dans les chemins de fer je n'ai jamais reçu de demande de la part de municipalités ou de particuliers pour qu'on érige une longue et coûteuse clôture grillagée sur toute la longueur d'une voie ferrée. A moins d'être installée sur une longue distance une clôture grillagée n'est pas efficace. Aujourd'hui quand on construit des passerelles pour piétons il faut aussi installer de très longues clôtures grillagées le long de la voie ferrée. Celles-ci doivent être installées par les municipalités à leurs propres frais. Elles doivent être installées sur de grandes distances afin d'empêcher les gens de traverser les rails. Les gens prennent des risques. Quand ils ne voient ou n'entendent pas un train qui s'approche, ils n'enjambent pas la clôture mais par contre j'ai vu des gens sauter par dessus la clôture quand il n'y avait pas de train à l'horizon car ils ne veulent pas se donner la peine de gravir la passerelle. Je doute donc de la nécessité d'installer ce genre de clôture, car il faudrait alors en installer des kilomètres, ce qui coûterait des milliers de dollars et représenterait