

Après les audiences tenues dans cette région et dont l'issue a été de permettre aux chemins de fer d'abandonner leurs services-voyageurs au nord et à l'ouest de Guelph, j'ai été particulièrement bouleversé de constater que le service routier qui devait remplacer le service ferroviaire n'était pas satisfaisant pour répondre aux besoins des nombreuses localités de la région. Je suis donc heureux de l'occasion qui m'est offerte de parler des chemins de fer et des accidents.

Je le répète, j'ai été témoin de bon nombre d'accidents ferroviaires tragiques. Comme je l'ai fait au comité, j'exprime mon opposition au huis clos pour les audiences relatives aux abandons d'embranchements, car cela permet aux chemins de fer de ne pas fournir des renseignements détaillés et complets. Nous touchons ici à l'essence même du projet de loi à l'étude, et je félicite le député de l'avoir présenté. Nous savons qu'il compte de longues années d'expérience comme cheminot, donc qu'il parle en connaissance de cause.

• (4.20 p.m.)

Nous sommes nombreux à penser qu'à propos de bien des accidents, les détails n'ont pas été divulgués et que leur mise au jour pourrait amener des perfectionnements de nature à prévenir d'autres accidents. Le député a commencé par dire que les chemins de fer avaient négligé l'entretien des voies au point d'augmenter la possibilité d'accidents. Même s'il y a eu d'énormes changements et progrès technologiques en ce qui concerne l'exploitation et l'entretien des chemins de fer, l'élément humain entre toujours en jeu. Il faut encore vérifier les lignes, les surveiller et les entretenir. Ces tâches s'imposent pour prévenir de plus sérieux accidents.

Je crois la plupart d'entre nous au courant des nouveaux procédés et programmes mis en œuvre par les chemins de fer. Nous savons tous que de grosses sommes ont été dépensées. Je songe ici aux innovations comme le turbo-train qui devait faire le service entre Toronto et Montréal, et qui a connu tant d'accidents. J'ai parfois l'impression que si les rapports sur les accidents n'étaient pas jugés confidentiels, des membres du public pourraient apporter des détails aux enquêtes prévues.

Puis-je dire ici que lorsque certains d'entre nous ont siégé aux audiences sur l'abandon du service-voyageurs dans d'autres régions, nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner tous les faits. Nous avons eu le sentiment que certains faits pertinents nous étaient cachés. À l'instar du député qui a présenté ce bill, je crois que les chemins de fer et autres organismes comme la Commission canadienne des transports devraient révéler entièrement les détails des accidents de chemin de fer afin de s'assurer que le public en connaisse les raisons.

On rejette la responsabilité des accidents tantôt sur les conducteurs de train, tantôt sur le personnel d'entretien des voies et tantôt sur les cadres supérieurs. Il est temps que nous puissions repérer les causes des accidents pour savoir qui blâmer et agir ensuite de façon à empêcher ces accidents de se reproduire. Les faits ne sont pas rendus publics, parfois ils sont même dissimulés au cours des procédures judiciaires. Le public ne sait donc pas ce qui se passe.

Je suis d'accord avec le député. L'intérêt public serait beaucoup mieux servi si l'on était parfaitement renseigné sur tous les accidents. Puisque le Canadien National fonctionne avec un déficit considérable qui doit être com-

pensé par le trésor public—sans son aide, la compagnie ne pourrait plus continuer son exploitation—j'estime qu'elle devrait être tenue de divulguer publiquement tous les détails d'un accident, afin qu'on sache qu'elle veille dûment à l'intérêt public.

La sécurité ferroviaire, monsieur l'Orateur, touche la vie de beaucoup de Canadiens. La divulgation de ce type d'information serait, je pense, un moyen de s'assurer que certains genres d'accidents ne se produiraient qu'une fois. La discussion publique permettrait peut-être d'éliminer beaucoup plus rapidement les causes de ces accidents plutôt que de recouvrir le tout du secret. Certains faits concernant les accidents sont gardés secrets. Nous entendons dire que la divulgation publique n'est pas possible dans certains cas parce que d'autres lignes ferroviaires privées sont exploitées dans la même région et il serait préjudiciable que les concurrents connaissent ces faits. On a beaucoup trop joué sur cet argument, je pense. Les entreprises commerciales savent la plupart du temps ce que font leurs concurrents; autrement elles ne seraient pas en affaires longtemps. L'épouvantail derrière lequel on cache l'information, parce qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de divulguer complètement les faits parce que les concurrents pourraient en profiter, est tout simplement cela, un épouvantail. En somme, nous savons que le CP ne peut rien faire à l'insu du CN. Je crois que nous ne devrions pas porter attention à ceux qui font des histoires et disent qu'il ne faut pas tout révéler en public de crainte qu'un concurrent n'en tire profit. À mon avis, ce n'est pas la bonne attitude à prendre. Il me semble que tout ce qui entoure les accidents devrait être connu du public. Il faudrait pouvoir communiquer tous les renseignements pertinents à tous les intéressés, ce qui serait un service à rendre à la population.

M. Ray Perrault (secrétaire parlementaire du ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, ces derniers mois la question de la sécurité sur nos voies ferrées a pris une importance plus grave que jamais, surtout dans l'Ouest canadien, où il y a eu des pertes de vie, avec tout ce que cela comporte. On a vu des accidents qui ont causé des morts. Il y a à quelque temps, je recevais une lettre d'une dame Penner. Comme cette missive n'est pas de caractère personnel, je puis en faire lecture ici. Voici en partie ce qu'on y lit:

Il faudra au moins construire des abris contre les roches et assurer une meilleure surveillance, ou encore déplacer la voie ferrée dans la région du mille 118.9, dans la subdivision d'Ashcroft, pour empêcher un autre accident comme celui qui a coûté la vie à mon mari, à M. Dougan et à M. Barry.

J'espère que ma suggestion ne restera pas lettre morte et qu'on apportera les améliorations qui s'imposent. Les wagons de blé au fond de la rivière auraient bien pu être remplis de voyageurs. Il ne faut pas qu'une telle tragédie se produise.

Cette lettre est signée par M^{me} Penner et par ses deux fils. Nous devrions non seulement nous préoccuper de ce genre de lettre écrite par une femme qui a perdu son mari et le père de ses enfants, mais songer aussi que nous pourrions recevoir d'autres lettres similaires à l'avenir; et ces lettres pourraient nous parvenir si nous ne faisons pas notre travail de députés et si nous nous abstenons de rendre les chemins de fer canadiens aussi sûrs que possible.

Nous devrions, à n'en pas douter, examiner la proposition faite par le député qui a présenté ce bill, et qui est un ancien cheminot fort averti de ces questions. On ne