

la façon de disposer de ce bill, et en ce qui me concerne, je suis très content d'être témoin de cette mise en valeur.

● (7.40 p.m.)

M. A. D. Alkenbrack (Prince-Edward-Lennox): Monsieur l'Orateur, je ne veux pas trop retarder la Chambre, mais je voudrais attirer l'attention du gouvernement et de la Chambre sur la nécessité d'assurer la sécurité du public quant aux dispositions législatives précisément prévues dans le bill n° C-165. Dans l'histoire de notre Confédération, nous avons octroyé des chartes à diverses sociétés de chemin de fer qui, comme le sait le député, ont construit d'un bout à l'autre du pays des voies ferrées faisant souvent double emploi. Cette année, surtout, la Chambre a beaucoup discuté de l'abandon d'embranchements ferroviaires, ce qui se rattache à la construction de chemins de fer.

J'aimerais dire quelques mots au sujet de la sécurité publique et de la nécessité de dispositifs de sécurité pour les passages à niveau pour chaque nouvelle voie ferrée construite. J'ai en main une lettre en provenance de Picton, situé dans le comté de Prince-Edward dans ma circonscription; on signale dans ce document qu'il est nécessaire pour les députés de s'occuper de la sécurité publique. La lettre concerne une voie ferrée construite il y a quelque temps comme prolongement d'une ligne de ma circonscription pour le transport du minerai de fer.

La lettre est ainsi conçue:

Une fois de plus, la route du minerai, de Marmora à Picton, a causé la mort d'un de nos concitoyens, à l'un des passages à niveau construits il y a à peine quelques années.

Au moment où partout au Canada les chemins de fer se voyaient forcés de mettre fin au danger que représentaient les passages à niveau pour la circulation automobile toujours plus intense, ce service pour le transport de minerai était autorisé à conserver et à construire autant de passages à niveau qu'il le désirait, sans panneau indicateur ni feu ou signal avertisseur. Les tragédies résultant de cet état de choses, y compris celle qui s'est produite la semaine dernière, nous choquent depuis des années, et la perte d'un de nos concitoyens est un coup dur pour notre localité. Bien d'autres personnes ont frôlé la catastrophe, pour ne mentionner qu'un des hommes d'affaires de notre région.

Outre la douleur causée aux familles de ces malheureux, considération qui devrait passer avant toutes les autres, on ne peut que se demander ce qui importe le plus: la vie d'un homme et son potentiel de productivité futur, ou quelques dollars de plus au bilan actuel des chemins de fer. Si l'on est en mesure de dépenser des millions pour accélérer les communications ferroviaires, pourquoi ne peut-on en même temps faire quelque dépense pour protéger les usagers de la route aux passages à niveau.

La revendication de mesures de protection sur cette route d'acheminement du minerai...

J'ajoute à ceci, monsieur l'Orateur: «sur toutes les voies ferrées au Canada».

[M. Fawcett.]

...devrait être appuyée par toutes les organisations régionales et les corps municipaux.

J'ajoute encore, monsieur l'Orateur, «devrait être appuyée également et en premier lieu par le Parlement».

Jusqu'à présent, c'est l'automobile qui a payé son tribut; demain ce pourrait être un autobus chargé de passagers.

Il est plus que temps que tous les passages à niveau de notre localité, comme d'ailleurs de partout au Canada, assurent la protection des usagers de la route, à l'aide de signaux lumineux et de sémaphores.

J'exhorte le gouvernement à veiller à ce que ces 68 milles de chemin de fer soient dotés à chaque passage à niveau de dispositifs de protection modernes et éprouvés, qui épargneront des vies humaines.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 2^e fois et la Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Rinfret, passe à la discussion des articles.)

L'article 1 est adopté.

Sur l'article 2—*Offres ou soumissions par concurrence.*

M. Bell: Monsieur le président, puis-je demander si le ministre a donné des renseignements dans sa déclaration quant à la date où commenceraient les expéditions de minerai?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, si le comité est d'accord, peut-être mon ami le ministre d'État qui connaît très bien ce projet de loi pourrait-il répondre aux questions pratiques, alors que je me chargerai, le cas échéant, des questions de politique.

M. Bell: Monsieur le président, je crois pouvoir dire à cet égard que nous n'avons pas d'objection à entendre le ministre adjoint des Transports. Permettez-moi d'ajouter que par suite des ennuis de transport éprouvés hier par certains de nos représentants, le député commence à se familiariser rapidement avec les problèmes du transport au Canada.

L'hon. M. Turner: Monsieur le président, je tiens à dire tout simplement que le député de Saint-Jean-Albert et celui de Winnipeg-Sud-Centre ont tous deux eu un déjeuner des plus agréables hier, la brume nous ayant détournés.

En réponse à la question du député, la production à plein rendement est prévue pour le printemps ou le début de 1968. La ligne devrait donc être terminée à la fin de 1967. L'aménagement et autres travaux devraient commencer en été, presque immédiatement.

L'hon. M. Starr: Quel profit pense-t-on retirer annuellement de l'exploitation de ce chemin de fer?