

tronçon. A 15 ou 20 minutes près, ce déraillement aurait eu lieu dans ma circonscription. Heureusement, il s'est produit à Mississauga, région industrielle, et n'a pas fait de victimes. Il aurait pu tout aussi bien avoir lieu dans ma circonscription ou encore n'importe où le long de la voie du CP dans la région métropolitaine de Toronto et je ne crois guère me tromper en disant que des centaines voire des milliers de gens auraient alors pu être blessés.

Je répète que la loi actuelle sur les chemins de fer exige qu'on construise des clôtures pour les vaches le long de l'emprise d'une voie ferrée mais non pas des clôtures de grillage à proprement parler. Une entente peut être conclue entre une compagnie ferroviaire et une municipalité après de longues négociations.

Je voudrais passer en revue le courrier que j'ai reçu à ce sujet. Récemment, j'ai reçu un exemplaire d'une lettre du 23 août 1978 adressée à M. J. D. Avignon, secrétaire du comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports. Il est bien évident que les compagnies ferroviaires ne cherchent pas particulièrement à protéger les jeunes enfants des centres urbains, chose qu'elles pourraient faire en prenant l'initiative de construire les clôtures en question et en collaborant avec les municipalités. Mon bill permet à une municipalité—en l'occurrence le quartier d'East York, la ville de North York ou l'agglomération urbaine de Toronto—de demander à la Commission canadienne des transports de poser des clôtures de grillage.

Le chemin de fer s'y oppose en prétendant que cela donnera lieu à de nombreuses demandes futiles. Voilà pourquoi nous exigeons précisément qu'une requête soit adressée à la CCT. Je suis persuadé qu'il y a des députés de circonscriptions rurales qui se rendent compte que la pose de clôtures de grillage le long des champs de blé en Saskatchewan ou sur les terres agricoles du sud-ouest de l'Ontario serait un gaspillage extravagant. Toutefois, dans certaines régions urbaines, notamment dans l'agglomération urbaine de Toronto—et, j'en suis certain, dans d'autres villes canadiennes importantes—il y a lieu de protéger la vie d'enfants innocents.

La Toronto Transit Commission, qui exploite le réseau ferroviaire électrique et le métropolitain de l'agglomération urbaine de Toronto, doit de toute évidence poser des clôtures de grillage le long de ses emprises à cause du troisième rail en charge. Mais, à mon avis, je vois très peu de différence entre un troisième rail en charge et un train de marchandises transportant une cargaison dangereuse qui sur la voie en pente du CP dans ma circonscription peut atteindre 70 milles à l'heure. Ces trains transportent des charges lourdes et dangereuses. Il y a de nombreuses courbes dans la vallée et il est pratiquement impossible de freiner. En pareils cas, il est important d'assurer la protection des jeunes enfants qui s'aventurent sur les emprises de voies ferrées. C'est en gros l'objet du bill. La municipalité de North York, à Toronto, est très favorable à ce texte de loi. Le comité des travaux publics et le conseil municipal ont même adopté une résolution en 1974, qui résume assez bien le problème. J'aimerais citer quelques passages du rapport du comité. Celui-ci dit notamment:

● (1710)

Les clôtures érigées par les compagnies ferroviaires le long des voies ferrées ont pour but d'empêcher «les bestiaux et autres animaux de pénétrer dans les terres du chemin de fer» et de protéger ces bestiaux et autres animaux contre les trains.

Chemins de fer

Le passage entre guillemets est extrait de la loi sur les chemins de fer. Le rapport dit ensuite:

La municipalité de Toronto estime que les compagnies ferroviaires devraient ériger des clôtures plus sécuritaires le long des voies ferrées qui traversent les zones urbaines que le long des voies qui traversent les secteurs agricoles, et recommande en conséquence:

«Étant donné que l'article 277 de la loi sur les chemins de fer prévoit la construction de clôtures de 4 pieds et 6 pouces de hauteur de part et d'autre de la voie ferrée, de barrières tournantes aux passages des fermes et de garde-bestiaux;

Que ces clôtures et barrières sont prévues pour les animaux domestiques et non pour les humains;

Que le ministre des Transports a fait savoir à la ville de Toronto qu'il n'avait pas l'intention de réclamer l'adoption d'un amendement à l'article 277 de la loi sur les chemins de fer;

Il est donc décidé de demander au gouvernement fédéral d'envisager à nouveau de modifier la loi sur les chemins de fer afin d'obliger les compagnies ferroviaires à dresser des clôtures mieux à même de protéger les habitants des zones urbaines que celles prévues pour protéger les bestiaux, tout en tenant compte des entreprises qui font appel aux services des chemins de fer.»

Je suis persuadé qu'une telle mesure ne coûtera pas des sommes exorbitantes, que ce soit dans l'agglomération de Toronto ou dans les autres municipalités, étant donné que certains propriétaires et chefs d'entreprise dressent souvent des clôtures métalliques à leurs propres frais pour empêcher les locataires d'un immeuble ou les employés d'une usine de traverser les voies. Ce sont des propriétaires d'immeubles ou ces chefs d'entreprises qui paient les travaux nécessaires.

Dans la municipalité de North York, je crois que la moitié des emprises sont protégées par des clôtures métalliques. Il n'en coûtera donc pas si cher pour faire appliquer la mesure préconisée. Tout ce que je demande, c'est que l'on paie la différence entre les coûts de construction des clôtures pour animaux, comme le prévoit la loi sur les chemins de fer, et des clôtures métalliques. Chaque municipalité et chaque compagnie de chemin de fer visées pourraient se partager les frais également. Il me semble qu'ainsi on ferait beaucoup pour assurer la sécurité le long des emprises de chemins de fer très fréquentées qui traversent les zones urbaines.

De nouveau, je veux rappeler que cette question a fait l'objet de discussions entre les partis. Je me suis entretenu avec le député de Végréville (M. Mazankowski) et le représentant néo-démocrate. Tous paraissent disposés à renvoyer le projet de loi au comité, à autoriser la comparution de témoins et à permettre au président de la Commission canadienne des transports d'expliquer le rôle de la Commission. On devrait aussi demander au ministre des Transports de venir exposer la politique du gouvernement.

Les sociétés ferroviaires pourraient aussi venir nous dire pourquoi elles s'opposent à ce que je considère comme un service public utile, soit l'installation d'une clôture le long des emprises ferroviaires dans les centres urbains. Mais ce faisant, ils agissent à leurs propres risques puisqu'ils sont nombreux les Canadiens, et on peut sûrement compter la mère de Sandra Jensen ainsi que mes propres commettants, qui s'intéressent à ce problème particulier en estimant cependant qu'il s'agit d'une bataille perdue d'avance. Car on a souvent répété que le CP ou CP Investment sont des entreprises plus puissantes que le gouvernement. Et je suis certain que quelques-uns de mes amis de l'Ouest en diraient autant.

M. Knowles: C'est vrai.