

• (4.00 p.m.)

Permettez-moi de citer un bulletin publié en 1969 par les Chemins de fer Nationaux du Canada. Il est adressé à tous les contremaîtres de section de la division Sud de la Saskatchewan. Ce qu'on y laisse entendre à propos du CN s'applique sûrement au CP rail et à toutes les sociétés de chemin de fer du Canada. Le bulletin déclare ce qui suit:

La communication suivante a été reçue de l'ingénieur régional en ce qui concerne les déraillements:

Vous n'êtes pas sans savoir que le nombre croissant de déraillements attribuables à l'état de la voie préoccupe l'ensemble de l'industrie ferroviaire. Cette inquiétude se manifeste de plus en plus, non seulement aux États-Unis, mais au Canada.

L'incidence des déraillements aux aiguillages a récemment accusé une nette augmentation et donnerait à entendre que l'entretien des aiguillages serait délaissé au profit d'autres activités. Le nombre croissant des charges lourdes, des trains plus longs, et des voitures et des locomotives plus grosses, confère à l'entretien des aiguillages une importance extrême et je vous recommande de porter à ce travail la plus grande attention.

Le bulletin est signé par les chefs cantonniers de la partie sud de la région de la Saskatchewan. Il y a une raison à ce bulletin. Nous savons que les déraillements ont une cause. Jusqu'à la récente enquête publique tenue par la Commission canadienne des transports, on n'avait jamais enquêté pour établir la cause des accidents de chemin de fer. Il est impérieux de tenir des enquêtes publiques sur chacune des situations à travers les réseaux ferroviaires au Canada afin de mettre un terme au nombre croissant de déraillements et de collisions.

Nous savons tous la raison du libellé de l'article 288(3) de la loi sur les chemins de fer. Il se lit comme suit:

La Commission peut, par règlement, déclarer de quelle manière et dans quelle forme doivent être donnés ces renseignements et cette information, et à quelle catégorie d'accidents doit s'appliquer le présent article, et elle peut déclarer confidentiels les renseignements ainsi fournis.

Je recommande instamment et chaleureusement que la loi soit modifiée de telle sorte qu'aucun renseignement ne puisse être considéré comme confidentiel. Je sais bien que souvent l'on dira qu'il y a eu défaillance humaine, et que pour la protection de l'individu les renseignements ne doivent pas être révélés au public. La loi sur les enquêtes publiques rend obligatoire la divulgation de renseignements sur tout accident qui se produit en mer ou dans l'air. Si l'accident est dû à une défaillance humaine, on le fait savoir au public. Je suis persuadé que les enquêtes ont prouvé de façon indiscutable l'existence d'un lien direct entre les réductions de personnel des chemins de fer et l'augmentation du nombre des déraillements et d'accidents. Le bulletin que j'ai lu indiquerait la nécessité d'augmenter le personnel chargé des appareils d'aiguillage. Je suis certain que les praticiens des chemins de fer se rendent compte que les réductions du personnel d'entretien de la voie ont été la cause d'une partie de l'augmentation du nombre des déraillements.

Déjà les préposés à l'entretien des voies circulaient sur les voies dans divers genres de véhicules. Ils pouvaient effectivement constater l'état du réseau et de l'environnement, se rendre compte s'il y avait une accumulation d'eau et déterminer si une inondation entraînerait un affouillement. Ils pouvaient ainsi prévenir les accidents. Dans de nombreux cas, ces préposés à l'entretien des voies par suite des directives des compagnies ont commencé à se déplacer par la route en automobile. On ne

[M. Skoberg.]

peut surveiller convenablement les voies et se rendre compte de la situation depuis la route. On pourra peut-être dépister un affouillement, mais seulement après coup et après le déraillement d'un train.

Il importe que la Chambre étudie la chose et améliore la loi. Étant donné qu'il s'agit d'une mesure d'initiative parlementaire, je suis persuadé qu'elle sera étouffée. Je suppose que c'est la règle et que je m'y suis habitué. Il faudra bien un jour qu'un bill de ce genre soit déferé à un comité. Étant donné la gravité de la situation, le gouvernement devrait peut-être s'en charger. Certains principes pourraient ainsi être établis afin de prévenir les déraillements et les tragédies familiales que ces accidents entraînent pour les blessés.

Nous en avons vu un exemple dans les Kootenays récemment. Nous devons aussi tenir compte des pertes financières qui résultent de l'interruption du service sur certains tronçons du réseau. Les ministériels savent sûrement qu'il y a lieu de modifier la législation actuelle. Peut-être devrions-nous adopter de nouveaux règlements pour corriger certains problèmes actuels. Le moral des cheminots en bénéficierait peut-être. La direction des chemins de fer mène des enquêtes pour le moment mais elle ne révèle rien des erreurs mécaniques, ne se souciant que des erreurs humaines. C'est dans ce domaine qu'il faut changer les choses. Qu'il s'agisse d'une erreur humaine ou d'un défaut de mécanique, la tragédie résultante est la même.

J'exhorte donc le gouvernement à ne pas étouffer le bill en le laissant tomber à l'expiration de la période réservée aux initiatives parlementaires, mais à lui donner l'occasion d'être renvoyé à un comité où il pourra être débattu convenablement. On pourra alors y convoquer des témoins, et proposer les amendements requis pour qu'à l'avenir on révèle publiquement la cause des déraillements.

[Français]

**M. Albert Béchard (secrétaire parlementaire du ministre de la Justice):** Monsieur l'Orateur, l'amendement proposé par l'honorable député de Moose Jaw (M. Skoberg) à la loi sur les chemins de fer, et particulièrement à l'article 288, a certainement beaucoup de mérite, et rencontre l'appréciation sympathique non seulement des députés, mais du public en général.

Si nous lisons les notes explicatives qui apparaissent en regard de la page 1 du bill C-47, nous y trouvons un résumé assez complet de l'objet visé par l'honorable député de Moose Jaw, en proposant l'amendement actuellement à l'étude.

Qu'est-ce donc que désire l'honorable député de Moose Jaw, en présentant ce bill? A mon avis, il souhaite trois changements importants: premièrement, élargir la compréhension du mot «accident», en y ajoutant le terme «équipement»; deuxièmement, l'accroissement des pouvoirs de la Commission canadienne des transports, de façon à exempter les employés de toute compagnie de chemin de fer de lui faire rapport de tout accident qui a causé à l'équipement ou à la propriété des dommages d'une valeur estimée à moins de \$1,500; troisièmement, enlever à la Commission canadienne des transports le pouvoir de rendre confidentiels les renseignements qu'elle peut avoir recueillis sur les circonstances qui ont entouré un accident de chemin de fer.