

vous dire qu'avec ce nouveau changement, les stations sont plus clairsemées, et les stations qui restent ont beaucoup d'ordres à prendre, mais encore une fois, les «terminal traffic managers»...

Monsieur le président, je m'excuse si cette copie n'est pas très claire.

...et autres ne semblent pas s'apercevoir de cela et on les enterre d'ouvrage de commis, ce qui rend la position d'opérateur très dangereuse.

J'espère que vous prendrez ma lettre en considération et que vous exigez du CNR de nommer des gens qualifiés pour superviser les agents-opérateurs et les opérateurs.

Si vous n'obtenez pas cela du chemin de fer, nous pouvons nous attendre aux pires hécatombes.

C'est signé:

D'un ancien employé du CNR.

Monsieur le président, je serais heureux de donner le nom et l'adresse à qui de droit, si cela peut intéresser quelqu'un, mais je verse la lettre au dossier, parce qu'il me semble que cette accusation est fondée, qu'elle est sérieuse et qu'elle mériterait certainement d'être examinée, bref, d'être approfondie.

Monsieur le président, le reste des remarques que j'ai à faire et que j'avais commencées hier soir pourront paraître un peu disparates, mais l'ordre de la procédure ne me permettant pas d'appeler l'attention du gouvernement sur ces questions à d'autres moments, je profite de l'étude de ce bill pour le faire.

Ainsi, je voudrais faire une remarque au sujet des passages à niveau, et je crois que la nouvelle Commission canadienne des transports devra réviser la politique des passages à niveau. Je crois que l'on demande aux municipalités de payer une part beaucoup trop considérable, pour leurs moyens, du coût de construction des passages à niveau. Nos municipalités canadiennes, au point de vue financier, sont dans une espèce de camisole de force. Elles sont rendues à peu près à la limite de ce qu'elles peuvent investir, et il me semble que si les chemins de fer veulent traverser nos villes, il serait élémentaire qu'ils s'occupent eux-mêmes des déboursés encourus par ces passages à niveau qu'on essaie de supprimer. Je dis «passages à niveau», parce que c'est le nom de la loi mais, enfin, ce sont surtout des tunnels qu'on creuse pour supprimer les passages à niveau.

Monsieur le président, je crois qu'il n'est pas raisonnable de demander aux municipalités de défrayer la partie du coût qu'on réclame actuellement, quote-part qui est exagérée et exorbitante et qui ne devrait pas relever du payeur de taxes mais des compagnies de chemin de fer qui, elles, doivent prendre des précautions pour empêcher les accidents.

Je dirais aussi qu'en vertu de la loi actuelle, les démarches qui doivent être faites pour obtenir la construction de tunnels au lieu de

passages à niveau prennent beaucoup trop de temps avant d'aboutir; sauf erreur, cela prend trois ans de négociations pour obtenir un tunnel à la place d'un passage à niveau. C'est un délai prohibitif, monsieur le président, et il faudrait recommander à cette nouvelle Commission canadienne des transports—j'espère qu'elle aura le pouvoir de le faire—de prendre les dispositions pour que les négociations soient plus courtes et que le coût de construction de ces tunnels—pour éviter les passages à niveau—soit moins considérable.

Monsieur le président, je voudrais m'associer à tous mes collègues qui ont souhaité que les passages à niveau disparaissent du pays dans le plus bref délai possible. J'ai eu l'occasion, à quelques reprises, d'assister des gens qui venaient d'être victimes d'accidents survenus à des passages à niveau, et il faudrait que tous les députés aient l'occasion de voir ces corps déchiquetés pour être bien convaincus qu'il est urgent de faire disparaître les passages à niveau, quel qu'en soit le coût. Le capital humain que nous sauverions, en éliminant ces passages à niveau, vaut infiniment plus que les millions de dollars que l'on devra investir pour les supprimer. Je crois que c'est une directive qui devrait être donnée à la nouvelle Commission canadienne des transports, c'est-à-dire s'occuper de prendre les dispositions qui s'imposent pour supprimer les passages à niveau.

Maintenant, monsieur le président, je présume que la nouvelle Commission des transports aura comme responsabilité de s'occuper un peu de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent. Je ne veux pas en parler sur le ton qu'on a entendu ici. Je voudrais me défendre d'être un semeur de haine ou un semeur de mythes; je voudrais aussi me défendre de vouloir obtenir des choses pour ma région ou pour ma province aux dépens des autres provinces. Je voudrais également me défendre de blâmer le gouvernement au sujet de la navigation d'hiver, parce que j'ai suivi la navigation d'hiver depuis qu'elle existe. Je dois dire que—et je le dis non seulement du gouvernement actuel mais aussi de celui qui l'a précédé—d'année en année, la situation de la navigation d'hiver s'est améliorée sur le Saint-Laurent. Je le sais pertinemment, parce que la ville que je représente, Trois-Rivières, est probablement celle qui bénéficie le plus, toute proportion gardée, de la navigation d'hiver.

Nous sommes heureux du progrès qui s'opère chaque année dans ce domaine. Je pense que mon collègue, qui a soulevé la question l'autre jour sur un ton qui a scandalisé toute la Chambre et tout le pays, n'était pas véritablement au courant du problème. S'il l'avait été il aurait su que pas un navire, actuellement, et même quand le Saint-Laurent sera ouvert encore plus qu'il ne l'est présente-