

Au cours des sessions précédentes, j'ai inscrit au *Feuilleton* des questions relatives aux déraillements de trains du Canadien National. J'ai reçu des réponses incomplètes et absolument pas satisfaisantes. J'accueille donc avec plaisir la suggestion contenue dans ce bill à l'effet de rendre obligatoire le rapport, à la Commission canadienne des transports, de tous les accidents où le matériel roulant ou la voie elle-même ont entraîné des dommages de plus de \$1,500.

Avec l'avènement de la nouvelle technologie ferroviaire au Canada, en particulier durant les années 50, les sociétés de chemin de fer ont abandonné certaines pratiques de surveillance et d'examen que l'on considérait comme élémentaires à l'époque des locomotives à vapeur. Je ne veux pas dire qu'il se produisait moins de déraillements ou d'accidents autrefois, je dis simplement qu'il semblait y avoir un meilleur contrôle et des mesures de prévention d'accidents plus adéquates, plus humaines.

La machine a remplacé l'homme dans bien des tâches, mais elle n'est pas parfaite. Je me souviens en particulier d'un congé de Noël du début des années 50, alors que mon père m'avait embauché pour pelletter de la neige et faire l'inspection de la voie, avec un des employés permanents. Il devait faire 20, 25 ou 30 degrés sous zéro depuis au moins une semaine, et il nous fit parcourir trois milles pour examiner chacun des rails, chaque joint, pour vérifier si le froid n'avait pas causé de dommage, de façon que les convois puissent rouler normalement.

• (4.50 p.m.)

A ma connaissance, cela ne se pratique plus aujourd'hui, bien qu'il serait peut-être préférable qu'il en soit autrement.

Des cheminots de ma circonscription me disent chaque hiver qu'ils ont peur de monter à bord des trains, quand il fait grand froid. A leur avis, il n'y a pas suffisamment d'inspection du matériel roulant et de la voie ferrée, ce qui entraîne souvent des déraillements.

Les excès de chaleur, évidemment, peuvent également entraîner le gauchissement des rails. Il semble y avoir un consensus chez les cheminots pour qu'un personnel plus nombreux soit affecté à l'inspection du matériel roulant et de la voie ferrée. Et sûrement, monsieur l'Orateur, dans la période de chômage relative à travers laquelle nous passons actuellement, il y aurait lieu, pour les sociétés de chemins de fer du pays, d'embaucher plus de personnel, de façon à satisfaire toutes les exigences de la sécurité.

Mon collègue, l'honorable député de Portneuf (M. Godin), qui partage aussi notre intérêt pour cette question, avait obtenu une série de réponses à des questions, réponses qui démontrent qu'une inspection plus minutieuse par un nombre accru d'employés contribuerait à réduire le nombre des déraillements et autres accidents.

Je citerai brièvement certains chiffres relatifs aux déraillements dans le Secteur Chaleur du CN. En 1967, les déraillements ont entraîné une quantité considérable de pertes. Il s'en est produit un à Saint-Quentin, le 2 janvier, qui occasionna des pertes de \$25,000; un à Monk, le 19 février, entraînant des pertes de \$14,000; un à Caraquet, moins important peut-être, mais qui s'est soldé tout de

même par une perte de \$2,000. Il s'est produit un déraillement beaucoup plus sérieux à Monk, le 4 mars, lequel a entraîné des pertes s'élevant à \$150,000. Le 18 mars de la même année, à Napadogan, un déraillement a occasionné des pertes de \$319,000.

Et je crois que ces chiffres représentent uniquement les pertes en matériel roulant ou subis par la voie ferrée. Ils ne tiennent pas compte du tout des pertes de marchandises ou de journées de travail.

Un simple coup d'œil démontre le sérieux de la situation, et j'espère que, dans un avenir prochain, on verra à prendre les mesures nécessaires pour améliorer notre système de protection des cheminots et du matériel dont ils doivent se servir.

Le principe énoncé dans le bill est très acceptable. Il existe toujours une difficulté apparente pour les députés, quand il s'agit de déférer le bill même au comité. Dans ce cas-ci, je serais certainement disposé à y déférer le sujet, de façon qu'on puisse en discuter plus ouvertement.

M. l'Orateur suppléant (M. Richard): A l'ordre. L'heure réservée aux initiatives parlementaires est maintenant écoulée. Comme il est 5 heures, la Chambre s'ajourne à 2 heures lundi prochain.

[Traduction]

Au terme de cette belle semaine où nous avons joui d'un temps ensoleillé et de la vue des premiers bourgeons, de la verdure et des splendides tulipes, une seule chose me vient à l'esprit. Certains députés se souviennent sans doute de John Milton, poète anglais du XVII^e siècle, dont voici quelques vers:

Hail, bounteous May, that dost inspire
Mirth and youth and warm desire!
Woods and groves are of thy dressing,
Hill and dale doth boast thy blessing,
Thus—we salute thee with our early song,
And welcome thee, and wish thee long.

Je souhaite à tous de passer un agréable week-end. J'espère que vous profiterez de la fête des tulipes pour vous promener dans nos parcs et le long de nos rivières. Non seulement votre santé en profitera, mais cela vous permettra aussi de passer d'agréables moments.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. MacLean: Monsieur l'Orateur, le leader du gouvernement à la Chambre voudrait-il nous confirmer que les travaux pour le début de la semaine prochaine seront ceux qui ont été annoncés hier? En d'autres termes, le bill C-238, modifiant la loi sur la Commission canadienne du blé, sera le premier article à l'ordre du jour de lundi.

M. Francis: Oui, monsieur l'Orateur. Le député a parfaitement raison. Les travaux seront ceux qui figurent à la page 5777 du hansard.

(A 5 heures, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)