

LE SÉNAT

Le mardi 5 mars 1974

La séance est ouverte à 8 heures, le Président étant au fauteuil.

Prière.

[Traduction]

DÉPÔT DE DOCUMENTS

L'honorable Paul Martin dépose les documents suivants:

Rapport de la Commission du lait, ainsi que les comptes et états financiers certifiés par l'Auditeur général, pour l'année financière close le 31 mars 1973, conformément à l'article 22 de la loi sur la Commission canadienne du lait, chapitre C-7, S.R.C., 1970.

Rapport de la Commission des grains du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1972, conformément à l'article 14 de la loi sur les grains du Canada, chapitre 7, Statuts du Canada, 1970-1971-1972.

Budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975.

Rapport de la Corporation du Centre national des Arts, y compris les comptes et états financiers certifiés par l'Auditeur général, pour l'année financière close le 31 mars 1973, conformément à l'article 17 de la loi sur le Centre national des Arts, chapitre N-2, S.R.C., 1970.

Rapport du ministère des Communications pour l'année financière close le 31 mars 1973, conformément à l'article 6 de la loi concernant le ministère des Communications, chapitre C-24, S.R.C., 1970.

Rapport annuel présenté aux gouvernements des États-Unis et du Canada par le Conseil permanent de génie du Traité du Fleuve Columbia, pour la période allant du 1^{er} octobre 1972 au 30 septembre 1973. (Texte anglais).

Copies de la Convention entre le Gouvernement du Canada, le Gouvernement du Québec et la Commission hydro-électrique de Québec relative à la collaboration du Gouvernement du Canada à l'établissement et à l'exploitation de l'Institut de Recherche de l'Hydro-Québec.

Rapport du Solliciteur général du Canada pour l'année financière close le 31 mars 1973, conformément à l'article 5 de la loi sur le ministère du Solliciteur général, chapitre S-12, S.R.C., 1970.

Rapport de la Commission du système métrique pour la période allant de juin 1971 au 31 mars 1973.

Rapport du ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration pour l'année financière close le 31 mars 1973, conformément à l'article 5 de la loi sur le ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration, chapitre M-1, S.R.C., 1970.

Copies de la 1^{re} et de la 2^e parties d'une étude faite par la Direction de l'analyse des systèmes de la Commission canadienne des transports, intitulée: «Étude des transports publics de la région centre-ouest de l'Ontario—Comté de Bruce», décembre 1973.

[Plus tard]

LE CANADIEN NATIONAL

DÉRAILLEMENT DANS LA SUBDIVISION MONK (RÉGION ATLANTIQUE) LE 7 MARS 1972—RÉPONSE

L'honorable Edgar-E. Fournier, conformément à son avis, pose au gouvernement la question suivante:

Quelles ont été les dépenses totales du Canadien National relativement au déraillement du train 340 au point milliaire 92.1 de la subdivision Monk (région atlantique) le 7 mars 1972?

Combien de wagons ont été impliqués et combien ont été mis de côté?

Combien ont été réparés et combien cela a-t-il coûté?

Quelle était la valeur totale de la marchandise perdue? Combien en a-t-on récupéré et quelles ont été les pertes subies par la société?

Combien de pieds de terre-plein a-t-on dû reconstruire et combien les travaux ont-ils coûté? Quelle a été la durée des réparations?

Quel a été le coût a) du matériel et b) de la main-d'œuvre nécessaires pour réparer le pont en cause?

Combien de trains ont dû emprunter une autre voie durant les réparations et combien cela a-t-il coûté?

L'honorable Paul Martin: Réponse donnée.

Date de l'accident: 7 mars 1972 à 5 h 25, H.N.E.

Lieu de l'accident: Eatonville (Québec), point milliaire 92.1 de la subdivision Monk du CN.

Nature de l'accident: Déraillement de 49 voitures à partir de la voiture 27 derrière les locomotives diesel et destruction partielle du pont.

Cause: défaillance de la voie (poussée latérale anormale sur le rail supérieur à l'extrémité ouest du pont).

Train et direction: Extra 5049; vers l'est (manifeste 340).

Composition du train: 2 locomotives diesel, 69 wagons en charge, 25 vides, 5,747 tonnes.

Vitesse au moment du déraillement: 40 m/h

Nombre de voitures déraillées: 49.

Coût

Perte sur chargement: \$305,269 (somme récupérée encore inconnue).

Matériel: \$435,270 (43 wagons à la ferraille—6 réparés au prix de \$7,718).

Pont: \$98,000 (matériaux \$50,000; main-d'œuvre \$48,000).

Emprise: \$19,000 (440 pieds de voie).

Signaux: \$1,000.

Déviations: \$43,000 (27 trains ont emprunté les voies du CP et du MC).

Auxiliaires: \$20,000 (grue et personnel d'urgence).

Locations: \$29,120 (matériel lourd loué localement).