

aient jamais vus. Les conservateurs se soucient sans doute fort peu du fait que des milliers d'emplois risquent de disparaître, mais j'aimerais bien être présent pour les obliger à être honnêtes lorsqu'ils s'entreprendront avec ceux de leurs électeurs qui auront perdu leur emploi dans ces compagnies.

Non seulement les travailleurs perdront leur emploi, mais les salaires baisseront, les conditions de travail se détérioreront et la sécurité finira par être compromise.

L'enquête menée sur la collision survenue à Hinton a révélé que l'accident était imputable à la fatigue des hommes travaillant à bord du train. Certains députés savent peut-être les longues heures de travail qu'effectue le personnel à bord de nos avions. Cette mesure suscite de graves préoccupations au sujet de la santé, des conditions de travail et de la sécurité des Canadiens qui voyagent à bord de nos lignes aériennes et qui habitent près des voies ferroviaires.

Les Canadiens veulent s'assurer qu'ils peuvent, en toute sécurité, voyager sur nos lignes et habiter à proximité des voies ferrées sur lesquelles on transporte des marchandises.

Le régime de concurrence proposé par le gouvernement ne dissipe aucune de ces préoccupations.

La sécurité est une préoccupation légitime car nous avons déjà été témoins des conséquences aux États-Unis de l'utilisation de vieux appareils. Nous savons qu'un avion de la Arrow Air a fait périr quelque 200 militaires qu'il transportait à son bord lorsqu'il s'est écrasé au Canada. Des compagnies américaines se sont vu retirer temporairement leur permis de navigation pour avoir négligé de respecter les normes de sécurité. Ce sont là certaines des conséquences qu'entraînera la concurrence que souhaite mettre en oeuvre le gouvernement.

Je vois qu'il est 17 heures, monsieur le Président. Je continuerai demain.

Le président suppléant (M. Paproski): Quand on fera l'appel de l'ordre du jour demain, il restera trois minutes au député pour terminer son discours, en plus de la période de dix minutes réservée aux questions et observations.

• (1700)

INITIATIVES PARLEMENTAIRES— MOTIONS

[Traduction]

Le président suppléant (M. Paproski): Avant de passer aux initiatives parlementaires, je dois dire à la Chambre que j'ai reçu un avis écrit du député d'Etobicoke—Lakeshore (M. Boyer) m'informant qu'il ne sera pas à la Chambre le mardi 5 février 1987 pour proposer sa motion de deuxième lecture du projet de loi C-209 pendant l'heure réservée aux initiatives parlementaires.

Il a été impossible de faire une substitution dans l'ordre de priorité en vertu de l'ordre spécial adopté par la Chambre le 18 décembre dernier. En conséquence, je demande au greffier de placer cet article au bas de la liste. Comme l'avis sera aussi supprimé, l'heure réservée aux initiatives parlementaires sera suspendue et, conformément à l'article 39(2) du Règlement, la Chambre poursuivra l'étude des affaires dont elle sera alors saisie jusqu'à l'heure ordinaire de l'ajournement quotidien.

Loi sur les chemins de fer

Comme il est 17 heures, la Chambre passe maintenant à l'étude des mesures d'initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

* * *

LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER

PROPOSITION DE MODIFICATION DANS LE BUT DE PERMETTRE L'OCTROI D'INDEMNITÉS PLUS ÉLEVÉES AUX VICTIMES D'INCENDIES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le jeudi 4 décembre 1986, de la motion de M. Althouse:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait envisager l'opportunité de présenter une mesure législative tendant à modifier la Loi sur les chemins de fer dans le but de permettre l'octroi d'indemnités plus élevées aux victimes d'incendies causés par des opérations ferroviaires afin de tenir compte des coûts de remplacement actuels d'articles perdus à la suite de dommages causés à des biens matériels.

Le président suppléant (M. Paproski): Quand nous avons ajourné le débat sur cette motion, le député de Cariboo—Chilcotin (M. Greenaway) avait la parole. Puisqu'il n'est pas là, j'accorde la parole au député de Winnipeg—Birds Hill.

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Birds Hill): Monsieur le Président, je signale d'emblée que la motion est l'une de celles que le comité permanent des affaires émanant des députés a choisies pour être mises aux voix. Sans vouloir comparer le mérite relatif des motions, il me semble que celle-ci pourrait facilement être adoptée à l'heure des initiatives parlementaires. Autant que je puisse en juger, elle n'est pas terriblement controversée, mais elle est importante. Ce serait un événement parlementaire historique si, à la fin de l'heure ou même avant, nous pouvions nous prononcer sur la motion du député de Humboldt—Lake Centre (M. Althouse), la renvoyer au comité pour qu'il l'étudie et nous la retourne, et enfin l'adopter et en faire une loi. Cette mesure d'initiative parlementaire se rapporte à la Loi sur les chemins de fer. Elle a été présentée à la Chambre le 14 octobre 1986. En voici le texte:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait envisager l'opportunité de présenter une mesure législative tendant à modifier la Loi sur les chemins de fer dans le but de permettre l'octroi d'indemnités plus élevées aux victimes d'incendies causés par des opérations ferroviaires afin de tenir compte des coûts de remplacement actuels d'articles perdus à la suite de dommages causés à des biens matériels.

Voici le libellé du paragraphe 338(2) de la Loi sur les chemins de fer:

S'il est établi que la compagnie s'est servi d'appareils modernes et efficaces et que, par ailleurs, elle n'a été coupable d'aucune négligence, la somme totale d'indemnité recouvrable de la compagnie, sous le régime du présent article, à l'égard d'une ou de plusieurs réclamations pour dommages causés par un incendie ou des incendies allumés par la même locomotive et dans la même occasion, ne doit pas dépasser cinq mille dollars.

La limite de 5 000 \$ a été adoptée pour la première fois par le Parlement en 1903 dans les Statuts du Canada, chapitre 58, article 239 de la Loi sur les chemins de fer. Si l'on se fonde sur les indices de prix, 5 000 \$ en 1903 correspondraient à 70 000 \$ en 1986, ou plus précisément à 68 331 \$.

Le paragraphe 338(2) de la Loi sur les chemins de fer fait spécifiquement mention des dégâts provenant d'un ou de plusieurs incendies causés par la même locomotive et à la même occasion. Il ne faut pas en déduire que seule la locomotive peut être responsable d'un incendie. En 1903, lorsque ce projet de