

*Transport des marchandises dangereuses—Loi*

**M. Blaikie:** Oui, le gouvernement «régressiste» conservateur. Il importe de dissiper certains des faux espoirs fondés sur l'adoption éventuelle de cette mesure législative. Depuis le fâcheux incident de Mississauga et le déraillement, par la suite, à Macgregor, au Manitoba, le grand public s'inquiète beaucoup au sujet du transport des marchandises dangereuses.

Il faut à tout prix dissiper les faux espoirs suscités par cette mesure législative qui, en elle-même, n'est pas si mauvaise que cela; en fait, nous l'avons d'ailleurs déjà dit, elle est utile en ce qu'elle permet d'harmoniser et d'intégrer la réglementation des marchandises dangereuses, qu'on avait jusqu'ici abordée de façon peu systématique. Quant au fond, c'est un bon projet de loi.

J'ai exposé, monsieur l'Orateur, tout ce que ce projet de loi accomplirait, mais il importe, à mon avis, de consigner également ses lacunes. J'ai lu beaucoup trop d'articles et de comptes rendus de la presse, ces derniers mois, et plus particulièrement depuis l'accident survenu à Macgregor, au Manitoba; tous ces articles réclament l'adoption rapide de cette mesure, avec l'idée que cela éviterait en quelque sorte les accidents ferroviaires semblables à ceux survenus à Mississauga ou à Macgregor. C'est une illusion qu'il faut chasser.

● (1430)

Je le répète, ce projet de loi est une bonne initiative en soi, mais il n'intéresse pas la sécurité ferroviaire comme telle si on en croit les fonctionnaires de Transport Canada qui sont venus témoigner devant le comité des transports de la Chambre des communes. Voilà pourquoi j'estime qu'il est si important d'en parler. C'est le témoignage des employés de Transport Canada qui dissipe l'idée qu'on se fait que, dans une certaine mesure le projet de loi concerne la sécurité ferroviaire.

Le 29 novembre 1979, répondant aux questions que leur posaient le député de Stormont-Dundas (M. Lumley) et moi-même, les fonctionnaires de Transport Canada, lors d'une comparution au comité, nous ont fait savoir que la loi gouvernant le transport des marchandises dangereuses ne concernait en rien la sécurité ferroviaire. En effet, quand il a fallu décider si les wagons transportant des substances dangereuses devaient être pourvus de roulement à billes ou encore de roulements ordinaires, ou encore si les voies ferrées que devaient emprunter les wagons étaient sûres et bien entretenues, on a constaté que toutes ces questions relevaient de la réglementation adoptée par la Commission canadienne des Transports. Mais elles n'entrent pas dans le cadre du bill concernant le transport des marchandises dangereuses. D'après le témoignage des fonctionnaires, que je m'abstiens de vous lire mais que les députés devraient examiner, il semble que la seule chose que le projet de loi pourrait modifier relativement à des accidents semblables à celui de Mississauga, c'est que les pompiers en arrivant sur la scène d'un accident, sauraient à l'avance ce que contiennent les wagons. Oui, ils sauraient à quel produit ils ont affaire. Ce n'est pas une amélioration négligeable, mais elle n'a rien à voir aux causes du déraillement. Chaque fois que l'on demandait aux représentants de Transport Canada comment le projet de loi pourrait améliorer la sécurité du transport de produits dangereux par chemin de fer, ils nous ont répondu que cette question relevait de la Commission canadienne des transports.

Et cela m'amène à me poser une deuxième question, à savoir quel est le rôle de la Commission canadienne des transports.

Aux termes de l'article 227 de la loi sur les chemins de fer, la commission est autorisée à faire des règlements, et aux termes de l'article 296, les sociétés ferroviaires sont tenues de se conformer aux règlements de la CCT relativement aux substances dangereuses. De toute évidence, il incombait et incombe encore à la Commission canadienne des transports de veiller à la sécurité du public et des employés des chemins de fer, ou encore des employés d'autres services de transport.

On en déduit que la Commission devrait avoir les moyens de s'acquitter de son rôle. Par exemple, il faudrait qu'elle dispose d'un nombre accru d'inspecteurs qui veilleraient à l'application des règlements. Je reconnais que le député de Vegreville avait raison sous un aspect: le programme d'austérité n'est pas une création du gouvernement conservateur; il remonte à l'époque où, bien avant les élections du 22 mai, le parti libéral avait commencé à faire la preuve qu'il était le deuxième parti de droite au Canada. Ces restrictions ont déjà commencé à avoir des répercussions sur la Commission des transports. Ce n'est pas là le fruit de mon imagination, je cite plutôt les propos du président de la Commission des transports lors de sa comparution devant le comité des transports de la Chambre des communes:

Nos employés, je crois, font de l'excellent travail si l'on tient compte de leur nombre dans tout le pays, environ 78 chargés de l'auscultation des rails, ce qui m'inquiète un peu. Il devrait probablement y en avoir 178 au lieu de 78.

Le 13 novembre 1979, M. John Magee, commissaire de la Commission canadienne des transports a déclaré devant le même comité que le Conseil du Trésor avait obligé la CCT à réduire davantage ses effectifs. Le dernier rapport annuel de la Commission des transports fait état d'une diminution de 11.4 p. 100 du nombre d'années-personnes accordées à la Commission.

C'est au gouvernement fédéral qu'il appartient d'exercer au mieux de sa connaissance les pouvoirs actuels. Par conséquent, le programme de restrictions, en ce qui concerne la sécurité des voies ferrées, doit être annulé immédiatement. Tout comme dans d'autres secteurs, le bien-être du public ne doit pas être sacrifié au détriment d'une obsession idéologique des dépenses de l'État. De même, le gouvernement fédéral, par l'entremise du ministre des Transports, a déjà le pouvoir, aux termes de l'article 100 de la loi sur les chemins de fer, de demander à la CCT de publier un décret selon lequel une société ferroviaire qui construit un chemin de fer déjà subventionné par le gouvernement du Canada, doit réparer, augmenter ou améliorer ses lignes ou son équipement afin d'assurer la sécurité à ses passagers et l'efficacité de ses services. Dans le cas contraire, la Couronne peut imposer une première hypothèque mobilière à la société ferroviaire d'un montant égal à celui de la subvention. Les pouvoirs visant à susciter la sécurité des chemins de fer existent déjà, ils ne sont tout simplement pas exercés.

Troisième préoccupation: le fait que nos chemins de fer sont tenus d'offrir un service à la population du Canada en toute sécurité et efficacité, qu'elles transportent des matières dangereuses ou non; mais ces dernières transportent de plus en plus de marchandises et ont de moins en moins d'employés. Le nombre des personnes-heures nécessaires pour exploiter nos chemins de fer a diminué de 39.5 p. 100 de 1956 à 1975, alors que la quantité de marchandises transportées a augmenté de 86.8 p. 100 durant la même période. De 1956 à 1977, les chemins de fer canadiens ont licencié 60,000 personnes, dont 31,000 étaient affectées à l'entretien de l'équipement et des voies, ce qui a nui directement à la sécurité.