

ne sera jamais nécessaire de recourir à ces pouvoirs, mais il est essentiel de les prévoir maintenant pour protéger le système à l'avenir.

● (1500)

Enfin, le projet de loi C-105 propose une série de modifications à des lois connexes. D'une importance spéciale, nous avons les modifications proposées au Code criminel en ce qui concerne les dispositions relatives à la conduite en état d'ébriété et les modifications à la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer. À propos de cette dernière loi, le projet de loi abroge les parties concernant les améliorations apportées aux passages à niveau et aux sauts-de-mouton, mais conserve et améliore les pouvoirs essentiels pour permettre au gouvernement d'améliorer la sécurité des chemins de fer. En réponse à la demande des municipalités canadiennes, on a conservé la Partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer, qui a trait au déplacement des lignes ferroviaires.

Le projet de loi à l'étude est le fruit de consultations menées auprès des provinces, des municipalités, des chemins de fer, des syndicats de cheminots, des expéditeurs, des expéditeurs de matières dangereuses, des propriétaires privés de matériel roulant et, évidemment, des groupes de défense des intérêts des consommateurs. Les mesures de base prévues dans le projet de loi ont trouvé un large appui auprès des personnes consultées et les modifications proposées au projet original ont tenu compte de nombreux sujets de préoccupation soulevés par les parties intéressées.

Les sénateurs seront contents d'apprendre que le bilan de la sécurité des chemins de fer au Canada est excellent. L'idée que l'on se fait de la sécurité ferroviaire est souvent conditionnée par les quelques grands accidents qui ont fait les manchettes de tous les journaux. Je tiens à vous assurer de la sécurité fondamentale de nos transports ferroviaires. En outre, celle-ci s'est progressivement améliorée. Pendant sept des onze dernières années, la Société des chemins de fer du CP a assuré le transport ferroviaire de première catégorie le plus sûr en Amérique du Nord. Pendant la même période, la Société des chemins de fer du CN s'est maintenue parmi les six premiers rangs.

Bien que ce bilan soit positif, il y a moyen de l'améliorer. Pour ce faire, nous devons bien cerner le problème. Du nombre total des décès causés par des accidents ferroviaires, plus de 4 sur 10 sont imputables à des accidents survenus à des passages à niveau. Presque sans exception, ces accidents auraient pu être évités par le conducteur du véhicule automobile. Quatre autres décès se sont produits quand des personnes qui ne devraient pas se trouver près des voies ont été renversées par des trains en marche. Le secret pour réduire ce lourd bilan est de sensibiliser les conducteurs de voitures et les enfants aux dangers des chemins de fer et d'améliorer la sécurité des passages à niveau.

Le projet de loi C-105 permet au gouvernement d'intervenir en finançant la modernisation des passages à niveau et des sauts-de-mouton, et au ministre des Transports de financer toute une série d'activités ayant trait à la sécurité, notamment les programmes éducatifs, comme «Opération gare au train», destinés aux enfants d'âge scolaire.

[Le sénateur Spivak.]

Les sénateurs devraient également savoir qu'on a pris de grandes initiatives destinées à améliorer la sécurité des chemins de fer et à protéger le public. Le gouvernement a ainsi créé le groupe de travail sur le transport de produits dangereux dans la région de Toronto et le groupe de travail sur le transport des produits dangereux en Colombie-Britannique continentale. Ces deux groupes de travail, qui ont sollicité la participation des gouvernements provinciaux, des administrations municipales et des groupes d'intérêt public, se sont penchés sur les risques courus et les autres solutions auxquelles on pourrait avoir recours pour le transport des matières dangereuses dans les centres urbains. Les résultats devraient intéresser toutes les localités du pays.

J'ai rappelé tout à l'heure que le gouvernement avait chargé le juge Foisy de faire enquête sur la tragédie de Hinton. Ce dernier a présenté un excellent rapport qui a été rendu public et le ministre a accompli ensuite des progrès notoires dans ce dossier en donnant suite à plusieurs recommandations. Il a apporté des changements importants aux règlements régissant les heures de repos des équipes ferroviaires et il a interdit l'usage de la «pédale automatique» qui sera bientôt remplacée sur toutes les locomotives par un dispositif sûr de remise en service automatique. Dans la mesure du possible, on a déjà mis en œuvre les recommandations du rapport Foisy. Les recommandations à plus long terme sont à l'étude actuellement. Par conséquent, les mesures législatives que le juge Foisy a proposées figurent dans ce projet de loi.

Le gouvernement est intervenu dans plusieurs domaines pour assurer la sécurité de nos transports ferroviaires. Le projet de loi C-105 est une étape importante sur ce chapitre. C'est un moyen d'atteindre cet objectif, et je suis sûr que les honorables sénateurs voudront l'adopter rapidement.

(Sur la motion du sénateur Turner, le débat est ajourné.)

PROJET DE LOI SUR LES MESURES D'URGENCE

RENOVI AU COMITÉ PLÉNIER

L'ordre du jour appelle:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Kelly, appuyé par l'honorable sénateur Nurgitz, que le projet de loi C-77, Loi visant à autoriser à titre temporaire des mesures extraordinaires de sécurité en situation de crise nationale et à modifier d'autres lois en conséquence, soit déferé au comité spécial du Sénat sur la défense nationale.—(L'honorable sénateur Frith).

L'honorable Royce Frith (chef adjoint de l'opposition): Honorables sénateurs, j'ai reçu du sénateur Kelly une lettre dont copie a été envoyée au sénateur Doody, je crois.

L'honorable C. William Doody (leader adjoint du gouvernement): Honorables sénateurs, en toute modestie, je dois dire que c'est le contraire qui est arrivé.

Le sénateur Frith: Ce n'est que normal. Il se devait d'écrire d'abord à son leader adjoint.

Le propos de cette lettre est de renvoyer ce projet de loi à un comité plénier du Sénat. Dans ce cas et avec le consentement du Sénat, on peut modifier la motion en conséquence et l'adopter.

Le sénateur Doody: Honorables sénateurs, cela ne nous pose pas de problème. On a proposé de le faire le mercredi 31 mai.