

*Chemins de fer—Loi*

3. Un rythme plus rapide des feux clignotants.
4. De nouvelles barrières réfléchissantes;
5. Une nouvelle signalisation à temps constant qui donne un délai suffisant avant l'arrivée du train et qui augmente ainsi la confiance du public;
6. La construction fédérale de passages inférieurs ou supérieurs.
7. La contribution fédérale, encore une fois, au Programme Gareautrain.

Monsieur le Président, au sujet de ce Programme, j'aimerais apporter les précisions suivantes.

Des efforts ont constamment été déployés pour améliorer les passages à niveau et pour y installer les dispositifs de protection automatiques nécessaires. Mais cela n'a pas suffi pour réduire de façon appréciable le nombre de morts et de blessés.

Le but de l'Opération Gareautrain au Canada est d'associer toutes les autorités fédérales, provinciales et municipales à un effort national en vue de réduire les dommages matériels et corporels résultant des accidents aux passages à niveau.

Et pour ce faire, monsieur le Président, le cadre du programme d'Opération Gareautrain se fonde sur les quatre points suivants: l'éducation du public de tout âge sur les dangers aux passages à niveau; les lois et règlements définissant les droits et responsabilités des automobilistes et piétons aux passages à niveau; l'ingénierie, c'est-à-dire la planification, la construction et l'entretien des passages à niveau; et enfin, le quatrième point, l'évaluation de la qualité du programme suivant ses résultats.

Monsieur le Président, il est donc nécessaire de sensibiliser le public et de l'éduquer à la lumière des statistiques encore trop accablantes que nous rapportent les médias d'information à la suite des accidents, encore une fois presque tous évitables, qui surviennent aux passages à niveau à travers le pays. Voilà donc la raison d'être d'Opération Gareautrain.

Pour améliorer également la sécurité ailleurs qu'aux passages à niveau, la presque totalité des recommandations faisant suite à des enquêtes ont déjà été mises en oeuvre ou sont en train de l'être. Parmi ces recommandations, monsieur le Président:

1. a) Des essieux roulants sur billes plutôt que sur tampons à l'huile sur les wagons de marchandises;
  - b) des wagons-citernes équipés de boucliers à l'avant et de protecteurs thermiques et de protecteurs pour les accoupleurs de base.
- Monsieur le Président, je comprends, en disant ces mots-là, que c'est compliqué, c'est très technique pour les Canadiens, mais en fin de compte, encore une fois, c'est plus sécuritaire pour nous.
2. L'installation de détecteurs de boîtes chaudes, ce qu'on appelle en anglais *hot box* sur les wagons à l'entrée et à l'intérieur des zones densément peuplées.
  3. L'embauche par Transports Canada de personnel compétent qui peut être rapidement sur la scène d'un accident et qui peut diriger les opérations de nettoyage.
  4. a) Un manuel pour le personnel de tête et de queue de train indiquant, entre autres, les caractéristiques des courbes et les stations pour chaque division;

b) des cours payés pour le personnel affecté aux wagons et au transport des matières dangereuses;

c) des directives pour les inspections mécaniques et le maintien des dossiers;

d) le dépôt à la CCT de la liste des lieux d'inspections mécaniques pour les trains aux fins d'approbation;

e) le dépôt à Transports Canada et à toutes agences publiques ou privées des plans d'alerte et des numéros de téléphone pour des renseignements sur les matières dangereuses, 24 heures sur 24;

f) la liste des convois indiquant la position des wagons contenant des matières dangereuses et leur contenu;

g) La pose en tête et en queue des trains de tachymètres, d'essuie-glace et de dégivreurs.

5. Aussi, monsieur le Président, comme toujours, l'installation de rétroviseurs et d'un matériel de communication entre le groupe de tête et de queue pouvant être capté par une centrale. Si je pouvais noter, peut-être entre parenthèses, monsieur le Président, avec les accidents qu'on a vécus depuis deux, trois, quatre et cinq ans, je pense en même temps que l'idée d'une centrale est très importante, que celui qui est en tête du train soit toujours en contact avec celui qui est à la queue du train, mais surtout avec la centrale qui est toujours en contact avec notre voie ferroviaire.

6. L'installation de bavards. Des fois, je comprends très bien encore une fois, monsieur le Président, on appelle les députés «les bavards» à la Chambre. Mais dans ce contexte-là, ce n'est pas le cas.

Les bavards, ce qu'on appelle *Black Boxes* en anglais qui enregistrent les fonctions du train.

Monsieur le Président, on est en 1986 avec la nouvelle technologie. Et, monsieur le Président, j'en passe. Je sais que vous m'avez signalé qu'il me reste une minute. Mais je voudrais tout d'abord dire, sur la motion que mon honorable collègue de Humboldt—Lake Centre (M. Althouse), qu'il est important que nous voyions cela dans le contexte global.

• (1750)

*[Traduction]*

Monsieur le Président, il est important que l'on présente de nouvelles motions à la Chambre. Je félicite le député de Humboldt—Lake Centre (M. Althouse). Nous ne pouvons pas isoler un cas particulier, nous en avons plusieurs. Puisse Dieu tout Père me pardonner, mais quelquefois je trouve que nous avons trop de juristes. Mais c'est une autre affaire.

Au sujet de cette motion, j'espère que le député comprendra qu'à la Chambre nous travaillons avec le ministre des Transports (M. Crosbie) et le ministre d'État aux Transports (M. Bissonnette). Nous espérons que les projets de loi qui vont être proposés donneront satisfaction aux députés et à toutes les personnes concernées.

*[Français]*

**M. Gabriel Desjardins (Témiscamingue):** Monsieur le président, c'est avec plaisir que je me joins au débat aujourd'hui sur une motion présentée par mon collègue du Nouveau parti démocratique, en face de moi, et je tiens à l'en féliciter, d'autant plus qu'il sait que je suis un des membres qui siègent au Comité des affaires émanant des députés. Et je tiens à lui rendre hommage pour la qualité de l'exposé qu'il a présenté