

## Chemins de fer—Loi

ministre des Transports avait fixé au début de 1986 une série de mesures précises à prendre afin d'améliorer la sécurité des transports ferroviaires.

Au nombre de ces mesures citons: des vérifications-éclairés auprès du personnel d'exploitation afin de s'assurer qu'il est bien au fait des pratiques de sécurité, une surveillance et un contrôle accrus des manoeuvres, une multiplication des inspections et des vérifications par la Commission canadienne des transports, des examens médicaux pour le personnel d'exploitation, des contrôles du rendement des surveillants, une vérification de l'entretien, et la stimulation des initiatives publiques et privées visant à établir un système perfectionné de contrôle des trains.

Le ministre a aussi commandé des enquêtes en rapport avec les accidents et a accéléré l'élaboration d'une nouvelle loi sur les chemins de fer afin de moderniser et d'améliorer les règlements régissant la sécurité ferroviaire. A la demande du ministre, la Commission canadienne des transports a entrepris une étude des déraillements et collisions ferroviaires survenues au cours des dernières années. Cette étude a montré que le nombre d'accidents avait diminué au cours des cinq dernières années dans le cas du trafic observé.

En dépit de l'accroissement du trafic ferroviaire, on constate une réduction du nombre de déraillements. Environ un tiers de tous les déraillements se produisent dans les gares de triage et sont habituellement sans gravité. Plus de 80 p. 100 de toutes les collisions signalées à la Commission canadienne des transports sont aussi survenues dans les gares de triage. La majorité ne sont que des collisions latérales mineures survenues lors de l'aiguillage et ne causent que de légers dommages aux wagons de fret. Heureusement, les collisions frontales sont rares.

Je devrais peut-être ajouter ici que peu importe quelles mesures de sécurité on prend, il reste toujours les erreurs humaines et les défaillances mécaniques. Je doute fort que nous réussissions jamais à éliminer tous les accidents.

Si l'on se fie au rapport de la Commission canadienne des transports et aux dernières données disponibles pour 1986, il ne semble pas y avoir de détérioration notable de la sécurité des chemins de fer au Canada.

Un groupe de travail spécial a été créé pour examiner le passage de marchandises dangereuses sur le réseau ferroviaire de la région de Toronto et pour faire un rapport au ministre sur les moyens d'améliorer la sécurité. Il faut reconnaître que le ministre surveille la situation et prend des précautions pour éliminer autant que possible les risques d'accidents.

Un des premiers résultats de l'initiative a été une proposition de CP de réduire la vitesse des trains transportant des marchandises dangereuses pendant la traversée de la région de Toronto. Cette mesure volontaire a été acceptée par le ministre et elle est maintenant en vigueur.

Le secteur ferroviaire canadien, par l'intermédiaire de l'Association des chemins de fer du Canada, a aidé à mettre sur pied un programme pour développer un progrès technologique important dans le domaine des systèmes de contrôle ferroviaires. En collaboration avec l'Association of American Railroads, les chemins de fer ont lancé un programme appelé système perfectionné de contrôle, qui utiliserait l'ordinateur et

les satellites de communication pour améliorer notablement la productivité et la sécurité. A la demande du ministre, Transports Canada travaille avec le secteur à des moyens d'accélérer la mise au point de prototypes. Ce système aidera à rendre les chemins de fer canadiens encore plus sûrs et à améliorer leurs résultats déjà très enviables.

Comme je l'ai dit au départ, en tant que Canadiens nous devrions être fiers du fait que l'un de nos grands réseaux de chemins de fer ait obtenu le meilleur résultat en matière de sécurité de tous les chemins de fer nord-américains et que l'autre réseau principal soit au sixième rang.

• (1740)

[Français]

**M. Darryl L. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le Président, il me fait plaisir cet après-midi de dire quelques mots sur la motion de notre honorable collègue de Humboldt—Lake Centre (M. Althouse).

Monsieur le Président, en commençant, j'aimerais faire un bref historique de ce qui arrive présentement dans le domaine du transport, que l'on parle de transport ferroviaire ou de n'importe quel autre mode de transport.

[Traduction]

Comme vous le savez, monsieur le Président, il est important que le gouvernement que nous avons actuellement, avec notre nouvelle Loi sur les transports et notre Loi sur les chemins de fer et tout ce que cela implique, remette les choses en perspective. Avec votre indulgence, monsieur le Président, j'aimerais faire quelques remarques.

[Français]

La sécurité ferroviaire a pris une grande importance, non seulement avec l'augmentation du nombre des véhicules à moteur, mais surtout depuis l'avènement de l'industrie pétrochimique et des matières synthétiques. Celles-ci ont en effet mis sur le marché une multitude de nouveaux produits très souvent dangereux et nocifs et qui sont transportés en grande quantité par voie ferrée.

De tous les accidents ferroviaires, 62 p. 100 se produisent aux passages à niveau. Aussi, comme je le mentionnais tantôt, notre gouvernement a pris des mesures afin d'améliorer la sécurité tant aux passages à niveau que sur les voies ferrées. C'est une tâche de longue haleine, monsieur le Président, et qui demande la participation des autres gouvernements, de l'industrie ferroviaire et de l'industrie chimique.

De 1978 à 1985, le nombre d'accidents ferroviaires aux quelque 27 200 passages à niveau a baissé de 871 à 602. Ce n'est pas assez. Cependant, vous conviendrez que ce nombre est encore trop élevé. Voici seulement quelques initiatives qui ont été prises ou qui sont sur le point d'être l'objet d'installations aux passages à niveau. Voici les recommandations que nous faisons présentement, ce sont là les recommandations et les réalisations qui vont se faire très bientôt:

1. Des croix de Saint-André réfléchissantes;
2. Des lentilles de feux clignotants plus grosses, et d'un rouge plus voyant;

Monsieur le Président, lorsque je dis un «rouge plus voyant», je parle seulement pour les voies ferrées.