

Nous savons également qu'il n'existe aucune coordination avec les bateaux-pompe. En fait, il n'existe qu'un seul de ces bateaux dans le port de Vancouver et il appartient à la municipalité. Les autres municipalités ne peuvent pas s'en servir alors que de tels équipements devraient relever de l'administration fédérale, du Conseil des ports nationaux et de la Commission canadienne des transports.

Il y a de nombreux problèmes dans les régions telles que le port de Vancouver. Il convient de les aborder maintenant en espérant pouvoir y apporter autant d'éclaircissements que possible au cours de ce débat. L'évacuation de Mississauga qui a bien failli tourner à la catastrophe nous a servi d'avertissement. De tels événements peuvent se reproduire. En fait, les extrapolations statistiques montrent que ce genre d'accident va se reproduire et j'aurais aimé que les députés conservateurs des circonscriptions voisines du port de Vancouver soient à la Chambre aujourd'hui.

Les produits dangereux qui sont expédiés à Vancouver ou via Vancouver sont de natures diverses. Il n'est pas rare de voir des trains transportant à la fois du gaz propane liquéfié, du chlore et des engrais, ce qui triple le danger d'explosion. Nous savons que les wagons-citernes qui servent ordinairement au transport du propane liquide ont une capacité d'environ 34,000 gallons. Le service des incendies nous dit que ces wagons-citernes, qui roulent régulièrement le long des quais de Vancouver, représentent un danger considérable de BLEVE, comme on appelle dans le jargon spécialisé de la lutte contre les incendies une explosion due à la détente soudaine d'un gaz liquéfié. On estime aussi que, dans le cas d'un BLEVE, la zone menacée s'étend jusqu'à 3,000 pieds de l'accident, soit environ 10 pâtés de maisons. Dans la ville de Vancouver, cela signifie que 20,000 personnes, sans parler des habitants des districts voisins, seraient en danger dans l'éventualité d'une forte explosion sur l'une des voies ferrées du port. Qu'on ne se demande plus ce qui nous inquiète.

Je tiens aussi à souligner le fait qu'il n'existe aucune coordination entre les diverses sphères de compétence dont relève la sécurité en ce qui concerne les différents modes de transport et que le bill, semble-t-il, ne prévoit rien à cet égard.

**M. Baker (Nepean-Carleton):** Qui vous a raconté cela?

**Mme Mitchell:** La CCT doit assurer la sécurité des opérations dans le port de Vancouver. Je vais dire au député qui m'a raconté cela. Beaucoup de recherches ont été faites. C'est du directeur du port de Vancouver que je tiens ce renseignement. Par ailleurs, des travailleurs appartenant à plusieurs syndicats de débardeurs ainsi que des représentants du conseil de la ville de Vancouver et de plusieurs autres municipalités qui ont fait d'importantes études sur le sujet lui ont donné raison.

● (1510)

Il n'y a aucune coordination et aucun plan d'urgence pour parer aux situations critiques. Le fait est que personne à vrai dire, ne veut en assumer la responsabilité. Il existe toutes sortes de conflits d'attributions entre les quatre échelons gouvernementaux, divers organismes du gouvernement et certaines sociétés de transport. Selon moi, la CCT doit prendre l'initia-

#### *Transport des marchandises dangereuses—Loi*

tive, même s'il est essentiel que d'autres parties intéressées, particulièrement les municipalités, participent à l'élaboration d'un programme général de sécurité.

Après avoir consulté les groupes de la région de Vancouver dont j'ai déjà parlé, il me semble que la seule solution, et j'espère que le ministre s'en rend compte, serait de former un organisme de sécurité des transports qui serait dirigé par le gouvernement fédéral, mais qui ferait appel aux services de tous les échelons gouvernementaux et de tous les moyens de transport. Cet organisme mettrait au point des plans d'urgence, rassemblerait les ressources nécessaires et répartirait les attributions des divers échelons gouvernementaux. Vu que le bill prévoit la nomination d'un plus grand nombre d'inspecteurs, cet organisme en chargerait un certain nombre de l'application des règles de sécurité. L'organisme s'occuperait de former les travailleurs, surtout les travailleurs sur les quais. Il devrait aussi examiner et déterminer les itinéraires de transport routier pour les produits dangereux. Il doit y avoir des rapports étroits entre tous ceux qui s'occupent du transport des produits dangereux.

J'espère que le ministre réfléchira à tout cela et qu'il acceptera d'étendre la portée du bill. J'espère enfin que le gouvernement fédéral organisera des réunions pour mettre sur pied un organisme qui s'occupera des transports, surtout dans la région métropolitaine de Vancouver.

**M. Charles Mayer (Portage-Marquette):** Monsieur l'Orateur, je suis heureux de pouvoir participer au débat. Selon moi, il importe que les députés qui représentent les régions rurales du Canada aient leur mot à dire dans le transport des produits dangereux. Dans ma circonscription de Portage-Marquette située dans le centre du Manitoba, il y a plus de 200 milles de voies principales du CN et du CP et c'est sur les voies principales que les produits dangereux sont transportés. A mon avis, il importe de nous pencher non seulement sur les problèmes que peut causer le transport de produits dangereux dans les grands centres urbains, mais aussi sur les problèmes que cela représente pour l'ensemble du Canada.

Je suis heureux de voir que le bill renferme certaines dispositions afin de réglementer bien des étapes du transport des produits dangereux à compter du moment de l'emballage et de la manutention jusqu'au chargement dans des conteneurs de type spécial. J'en parlerai d'ailleurs plus tard parce que je compte dire quelques mots de l'accident ferroviaire qui a eu lieu à MacGregor en mars dernier, et du problème que nous avons eu avec le chlorure de vinyle.

Il ne faudrait surtout pas que ces règlements prévoient toutes les situations et qu'ils soient compliqués au point de ne plus avoir aucun sens car pour être respectés, ils doivent être pratiques, contrairement à ce que certains de mes amis à gauche peuvent croire, eux qui voudraient adopter des règlements sur absolument tout. Ils doivent être raisonnables sinon ils seront inutiles. Sans preuve de bonne foi, les meilleures intentions du monde n'aboutissent à rien. Un projet de loi compliqué comme celui-ci, doit s'accompagner de règlements souples.