

*Déclarations de ministres*

auxquelles devront se plier les compagnies relativement aux comptes rendus d'accidents et à la tenue de registres. Notre but est d'établir une norme de sécurité applicable dans tout le pays.

Au chapitre de la sécurité ferroviaire, signalons qu'en 1985, 58 des 123 pertes de vie enregistrées (soit 47 p. 100) sont survenues dans des accidents à des passages à niveau. Pour résoudre ce problème, le gouvernement fédéral a décidé de consacrer 25 millions de dollars à l'aménagement de croisements étagés. Une somme équivalente sera déboursée par les gouvernements et organismes provinciaux. Nous reconnaissons qu'il y a encore beaucoup à faire dans ce secteur, et les niveaux de financement actuels serviront à la réalisation des projets de sécurité prioritaires.

La responsabilité d'installer des signaux lumineux et sonores ainsi que des barrières incombe actuellement à la CCT, qui dépense environ 10 millions de dollars par année à cet effet (en plus des contributions provenant des sociétés ferroviaires et des municipalités) et prévoit d'autres améliorations comme l'installation de bras réfléchissants plus modernes pour les barrières, de systèmes d'éclairage aux passages plus dangereux et de signaux lumineux plus puissants.

Une autre des grandes mesures que nous entendons prendre est de moderniser le cadre législatif du transport ferroviaire en remplaçant les règles désuètes de manière à favoriser l'adoption de pratiques de techniques modernes en matière de sécurité. Des consultations avec l'industrie et le secteur de la main-d'oeuvre ont été amorcées.

Cette tâche implique la révision complète des nombreuses dispositions touchant la sécurité contenue dans la Loi sur les chemins de fer. Il sera important, par exemple, de mettre à jour les règlements sur la sécurité qui portent sur les normes de rendement, de permettre l'application de pratiques modernes et d'encourager l'utilisation de techniques de pointe dans le secteur du transport ferroviaire.

Je suis impatient de connaître les conclusions de l'enquête de la CCT sur l'accident survenu le 8 février à Hinton, en Alberta. L'objectif du juge en chef Foisy est d'établir les dispositions qui peuvent être prises, dans la mesure du possible, pour réduire les risques de répétition d'un accident aussi tragique, et de formuler des recommandations sur la sécurité ferroviaire en général.

J'en arrive maintenant au transport de marchandises dangereuses. Pour rehausser la sécurité du transport des marchandises dangereuses, nous avons adopté les premiers règlements découlant de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses promulguée en 1980. Ces règlements sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 1985. En février 1986, neuf provinces et un territoire les avaient adoptés et mis en oeuvre.

Le programme établi par le gouvernement fédéral a pour objectif de garantir l'application, dans tout le pays, d'une seule série de normes pour tous les modes de transport.

En vertu du programme, les employés doivent recevoir une formation sur leurs responsabilités et sur les produits qu'ils seront appelés à manutentionner ou à transporter. En outre, les expéditeurs de certains types de marchandises dangereuses devront faire connaître au gouvernement quelle forme prendra l'aide immédiate qu'ils prévoient apporter sur les lieux de tout accident mettant en cause des véhicules transportant leurs

produits. D'autres éléments viendront s'ajouter au programme qui porteront sur la conception, la fabrication et l'utilisation appropriées des emballages, des conteneurs et des véhicules-citernes utilisés pour le transport des marchandises dangereuses.

Pour garantir le respect des règlements, le gouvernement fédéral a constitué une équipe d'environ 40 nouveaux inspecteurs des marchandises dangereuses chargés, avec l'aide des hauts fonctionnaires des provinces, de faire appliquer les règlements.

J'ai récemment formé un groupe de travail spécial dont le mandat est d'examiner l'acheminement des marchandises dangereuses par chemin de fer à travers la région de Toronto. J'ai chargé le groupe de travail de déterminer s'il serait possible de détourner les trains transportant des marchandises dangereuses et si l'établissement d'exigences supplémentaires en matière de sécurité du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer s'impose. Le groupe de travail doit me présenter un rapport complet d'ici deux ans.

Le 22 mai, j'ai fait savoir que j'approuvais la recommandation du groupe de travail d'accepter l'offre de CP Rail de réduire volontairement la vitesse de tous les trains transportant des marchandises dangereuses sur sa subdivision North Toronto-Galt. Ainsi, la limite de vitesse des trains transportant une cargaison spéciale de marchandises dangereuses passe donc de 56km/h à 40km/h et celle des autres trains transportant des marchandises dangereuses de 80 km/h à 56km/h.

J'ai entamé également des discussions avec des représentants de la Colombie-Britannique et des municipalités locales sur la possibilité de créer un groupe chargé d'étudier la question du transport des marchandises dangereuses dans les terres basses de Vancouver et les environs ainsi qu'en provenance et à destination de l'île de Vancouver, et de faire des recommandations à cet égard.

La séparation de la fonction enquêtes sur les accidents dans les secteurs du transport ferroviaire et maritime des enquêtes menées par les organismes de réglementation existants jouera un rôle prépondérant dans la sécurité du transport. Cette séparation permettra d'éliminer tout conflit d'intérêts et de garantir l'examen de tous les éléments, règlements et équipements au cours d'une enquête. Une proposition est actuellement à l'étude pour la séparation de ces fonctions, y compris la possibilité de créer une commission d'enquête multimodale indépendante sur les accidents qui regrouperait les organismes d'enquête séparés pour les transports aérien, maritime et ferroviaire.

En résumé, le système de transport du Canada affiche un excellent dossier au chapitre de la sécurité. D'autres accidents se produiront, mais j'ai pris une série de mesures complètes destinées à garantir que ce dossier ne sera pas terni, mais amélioré.

La sécurité a été et demeure l'élément primordial de mon mandat en tant que ministre des Transports. Jamais je ne mettrai en jeu la sécurité des Canadiens.

**Des voix:** Bravo!

**L'hon. Lloyd Axworthy (Winnipeg—Fort Garry):** Monsieur le Président, je prie le ministre de m'excuser de n'avoir pas été