

L'ajournement

moins de nouvelles mesures, les dangers ne feront qu'augmenter en même temps que le risque d'une catastrophe. Voici un extrait du mémoire présenté par la municipalité de Toronto:

... certains risques sont inévitables dans les agglomérations urbaines. Le transport par chemin de fer de quantités toujours plus grandes de produits chimiques toxiques et explosifs, dans des secteurs densément peuplés où l'évacuation pourrait être difficile, sinon impossible, fait courir des risques injustes et injustifiables à de nombreux Torontois. Il faut agir dès maintenant, car un seul accident pourrait être désastreux.

Dans sa réponse à l'énoncé de principe du ministre des Transports, intitulé «Aller sans entraves», M-TRAC dit craindre que la déréglementation provoque un relâchement des mesures de sécurité. Il est certain que la proclamation du règlement sur le transport des marchandises dangereuses, en juillet 1985, a apaisé certaines craintes. Toutefois M-TRAC, en particulier, s'inquiète pour les gens des régions urbaines densément peuplées qui sont particulièrement vulnérables en cas de déraillement et de déversement de marchandises dangereuses.

Beaucoup de gens se préoccupent de cette importante question. Harry Behrend, vice-président de M-TRAC, et mon amie Rose Dyson s'inquiètent beaucoup du transport ferroviaire de matières dangereuses et de la vitesse à laquelle les trains traversent les zones fortement urbanisées. L'été dernier, mon collègue, le député de York-Est (M. Redway), ma femme Sandy et moi-même sommes allés reconnaître la ligne principale du CP traversant Toronto, pour être mieux au courant de la situation et des risques encourus. Les représentants de CP ont été très aimables et ont répondu à toutes nos questions.

Les sociétés ferroviaires essaient de rendre le train plus sûr par divers moyens, notamment en utilisant un nouveau genre d'essieu pour améliorer la performance et la sécurité. Si je ne m'abuse, le CP a déjà remplacé environ 75 p. 100 des essieux sur ses trains.

Je signale cependant que les produits dangereux ne sont pas transportés seulement par chemin de fer, quoique ce soit certainement le mode de transport qui a attiré le plus d'attention jusqu'ici. On utilise aussi beaucoup d'autres modes de transport comme les camions ou les camions-citernes. Il est essentiel que les règlements appropriés soient suivis à la lettre pour garantir que les produits dangereux sont transportés en toute sécurité sans que cela présente de risques pour la population des secteurs environnants. C'est une question importante qui préoccupe les Canadiens, surtout ceux qui habitent les régions urbaines très peuplées comme ma circonscription de Don Valley-Est.

● (1825)

Du côté positif, un groupe d'étude fédéral a été créé le 14 mars 1986 par le ministre des Transports pour examiner le transport des produits dangereux par chemin de fer dans le grand Toronto. Ce groupe d'étude compte des représentants du CN, du CP, de M-TRAC et du grand public. Le groupe d'étude a deux ans pour mener ses recherches et formuler ses recommandations, mais il a déjà signalé qu'une réduction de la vitesse

s'imposait de toute urgence. J'attends avec impatience de voir le rapport provisoire à ce sujet. J'ai aussi hâte de voir les recommandations finales du groupe d'étude sur la façon d'améliorer les facteurs de sécurité et de protéger le public lorsque des produits dangereux passent par le grand Toronto pour que nous n'ayons jamais quelque chose qui se rapproche de la catastrophe qui s'est produite à Mississauga en 1979.

M. J. M. Forrestall (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, étant donné que le député de Don Valley-Est (M. Attewell) a beaucoup parlé du trafic ferroviaire et de la création d'un groupe de travail, je m'attarderai plus particulièrement sur ses craintes au sujet du camionnage.

Au départ, je voudrais rappeler aux députés que les règlements concernant la classification des marchandises dangereuses, les renseignements les concernant et leur désignation, la préparation de plans d'action en cas d'urgence, l'établissement de rapports sur les déversements et, par-dessus tout, la formation des gens chargés de la manutention de ces marchandises dangereuses, ont déjà été promulgués. En fait, comme le député l'a signalé, ces mesures sont en vigueur dans tout le pays depuis le 1^{er} juillet 1985.

À la suite d'un accord de longue date avec les provinces, il leur incombera de mettre en vigueur des règlements concernant le transport par camions de marchandises dangereuses. L'Ontario a pris la tête des provinces en ce qui concerne la mise en oeuvre des règlements. Il a formé la totalité de ses inspecteurs routiers et de ses préposés au pesage et il a travaillé en collaboration étroite avec l'Association des camionneurs de l'Ontario et plusieurs associations de camionnage privé dont l'*Ontario Petroleum Association* pour veiller à ce que les chauffeurs connaissent parfaitement la nature et le danger des produits qu'ils transportent. Les autres provinces ont instauré le même genre de programmes. En fait, la totalité des provinces ont veillé à l'application des règlements depuis février 1986.

On envisage actuellement de modifier certains aspects de la loi ce qui devrait dissiper, du moins en partie, les inquiétudes du député. Je souligne toutefois qu'il s'agit uniquement d'une mesure habilitante. Ce sont les règlements qui confèrent à la loi son efficacité. Il s'agit d'un programme de sensibilisation. C'est par l'éducation que nous voulons assurer la sécurité et non pas uniquement en légiférant ou en édictant des règlements. L'éducation est tout aussi importante.

[Français]

Le président suppléant (M. Charest): La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée être adoptée. La Chambre demeure donc ajournée jusqu'à demain, à 14 heures, conformément à l'article 3(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 30.)