

Sécurité des conteneurs—Loi

Ce sont des choses qui arrivent d'un bout à l'autre du pays. Je supplie le ministre des Transports (M. Pepin) d'user de l'influence qu'il peut avoir sur les membres de la Commission canadienne des transports, pour que cet organisme tâche d'éviter les accidents en en prévoyant les causes. Je le répète encore une fois, personne ne demande que toutes les voies soient déplacées, mais que celles qui le sont passent dans des endroits sûrs où les accidents ne mettront pas des vies humaines en danger.

Ce bill présente d'autres aspects qui m'apparaissent très importants et dont j'espère avoir l'occasion de parler au comité.

M. Douglas Fisher (Mississauga-Nord): Monsieur l'Orateur, je suis très heureux de participer aujourd'hui au débat sur ce bill ainsi qu'à l'étude en comité de l'autre bill, celui qui traite du transport des produits dangereux. Comme je viens de Mississauga, c'est une question qui nous touche et que nous connaissons par expérience. Je m'intéresse vivement à l'adoption de ces bills et j'en trouve les dispositions très encourageantes.

J'ai eu l'occasion au comité d'entendre les fonctionnaires du ministère. Ce bill-ci porte sur les normes applicables aux conteneurs utilisés pour le transport des marchandises d'un pays à l'autre. Je suis heureux que la ratification de cette convention internationale nous ait permis de relever nos normes.

Nous avons constaté à Mississauga que les conteneurs constituaient en eux-mêmes un élément vital dans cet accident. Les wagons à double paroi n'ont pas fait explosion, malgré les pressions énormes et la chaleur intense auxquelles ils ont été exposés dans cet accident.

Il serait peut-être bon que les députés sachent exactement ce qui s'est passé lors de cet accident. Lorsque le train a commencé à dérailler, il s'est produit presque instantanément une explosion. En moins d'une minute, une deuxième explosion a projeté dans les airs une boule de feu de 40 étages de haut. Moins d'une heure plus tard, il se produisait une troisième explosion similaire. L'extrémité d'un des wagons a sauté et le wagon a été projeté à une distance de 2,200 pieds tandis que des flammes jaillissaient de l'arrière. Pendant la semaine qui a suivi, alors que le propane et le chlore brûlaient, il se trouvait, au milieu des débris, un wagon-citerne plein qui n'a pas explosé et ne s'est pas fissuré malgré la chaleur intense. A la fin de la semaine, un camion-citerne l'a vidé de son contenu liquide, et le service des incendies a pu constater qu'il s'agissait d'un wagon à double paroi. On a trouvé des fissures et des fuites sur d'autres wagons à double paroi, mais aucun d'entre eux n'a explosé.

J'ai été très heureux d'entendre un des fonctionnaires du ministre déclarer au comité que les sociétés ferroviaires mettaient progressivement en service ce genre de wagon. Je me réjouis également d'apprendre que les chemins de fer, les entreprises de camionnage et les transporteurs aériens devront assumer une responsabilité accrue en ce qui concerne les inspections. Ils seront appelés à rendre des comptes en cas d'accidents semblables.

Je suis inquiet parce que le Pacifique-Canadien refuse d'assumer une responsabilité de ce genre, comme l'ont déclaré ses représentants à l'enquête Grange à Mississauga. En somme, le même train traverse Mississauga chaque soir depuis l'automne dernier. Les représentants du chemin de fer ont déclaré à

maintes reprises à M. le juge Grange qu'il n'ont pas modifié leurs méthodes et n'ont nullement l'intention de le faire.

J'ai interrogé le chef du service des incendies à Mississauga au sujet des répercussions de la décision du PC. Il m'a dit que toute personne demeurant en deçà de 2,500 pieds de chaque côté de la voie ferrée du PC serait vulnérable advenant un autre accident. A Mississauga, 40,000 personnes vivent près de la voie ferrée. J'exhorte le PC à assumer plus sérieusement ses responsabilités et à adopter certaines méthodes de sécurité fondamentales et non coûteuses pour assurer le fonctionnement efficace de ses trains. Je veux parler de certains moyens tels que des détecteurs de coussinets échauffés, des rétroviseurs et le ralentissement des inspections.

Je suis heureux de constater que dans ce nouveau projet de loi, le transporteur doit assumer une plus grande responsabilité dans le domaine de l'inspection. J'espère que le chemin de fer n'attendra pas que la mesure soit adoptée avant de prendre ses responsabilités à Mississauga.

Ce sont les points que je voulais soulever au sujet de ce projet de loi. Nous avons été très chanceux à Mississauga. Non pas un mais deux miracles se sont produits. Le premier miracle s'est produit quand le train a quitté la voie pour aboutir dans un champ vide. Seules quelques bâtisses industrielles sont situées à moins de 2,500 pieds de ce champ. Il n'y avait ni habitations ni d'importants travaux de construction en cours. De nombreuses prises d'eau s'y trouvent ainsi que des routes d'accès qu'ont pu emprunter les équipes de sauvetage et de prévention. C'est le premier miracle.

Le deuxième miracle c'est que parmi les 250,000 personnes évacuées, aucune n'a été blessée. Le taux de criminalité a en réalité diminué dans cette région. Nous devons une fière chandelle à bien des fonctionnaires de cette ville, et notamment au maire ainsi qu'au service des incendies et au service de police pour la diligence dont ils ont fait preuve au cours de cette semaine. S'ils avaient pu s'appuyer sur le nouveau règlement qui découlera de ce projet de loi, ils auraient pu s'acquitter de leurs fonctions encore plus aisément.

• (1450)

Des voix: Bravo!

(La motion est adoptée et le bill, lu pour la 3^e fois, est adopté.)

M. Collette: Je voudrais faire un rappel au Règlement, monsieur l'Orateur. Je n'ai pas bien compris ce que le greffier a dit et je m'excuse s'il règne une certaine confusion cet après-midi. Tous les députés ont coopéré et nous essayons désespérément de savoir ce que nous allons faire en attendant qu'il soit 4 heures. Nous avons l'intention de poursuivre l'étude du bill S-6, qui tend à modifier la loi sur le double prix du blé. J'ai essayé de trouver l'ancien ministre des Postes pour voir si nous pouvions passer à l'étude du bill S-4. Je me demande s'il est conforme aux usages de la Chambre de lui demander de m'accorder deux minutes pour parler à l'ancien ministre. Le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) pourrait peut-être nous renseigner à ce sujet. Si nous passons à l'étude du bill S-4, je pense que la Chambre sera peut-être disposée à l'adopter. Nous pourrions ensuite étudier le bill S-6, jusqu'à 4 heures.

M. Knowles: Monsieur l'Orateur, je voudrais dire ce qui va probablement se passer au lieu de parler des usages. Si le député de Vancouver-Sud (M. Fraser) était ici, je pense que