

Les crédits

Je sais qu'il y a des signaux et tout le reste dans tout le pays qui montrent où sont les trains, mais quoi qu'il en soit, manifestement, nous n'avons pas atteint le point où un train de 100 wagons arrêté sur la voie à cause de troubles mécaniques ne pourrait compter que sur un cataphote à la queue du train pour signaler au prochain train qu'il est arrêté. On ne peut pas parler de sécurité.

Je tiens à dire à la Chambre que nous ferions mieux de réglementer à nouveau ce type de choses, car dans la négative, de très graves accidents risquent de se produire.

La compagnie de chemin de fer s'était également engagée à maintenir les inspecteurs de wagons aux endroits en question; on nous a dit que Cranbrook, dans ma circonscription, serait un point d'inspection des wagons. L'année dernière, la compagnie a sabré dans les inspections à cet endroit-là. Il y a des wagons venant des États-Unis dans le cadre d'un échange qui entrent dans nos gares de triage et non dans la première gare, le premier endroit où ils arrivaient normalement lorsqu'ils entraient au Canada pour une inspection; ils entrent donc dans la ville de Cranbrook dans certaines gares de triage où on a maintenant réduit le nombre d'inspecteurs et on ne peut même pas savoir à quel point ces wagons sont sûrs.

J'ai en main des rapports qui indiquent que des fuites de produits chimiques ont eu lieu dans cette gare. L'équipe d'intervention qui est censée être mise sur pied à la suite de la déréglementation—le ministère dit qu'une équipe est censée intervenir—ne respecte même pas les dispositions prévues dans le règlement. Si elle doit intervenir dans une tragédie, elle doit rencontrer régulièrement les pompiers et les ambulanciers des localités, l'équipe d'intervention d'urgence et les sociétés ferroviaires. Sinon, elle ne sert à rien.

Ce sont des problèmes de ce genre qui se produisent à cause de la déréglementation. Je ne blâme pas les travailleurs syndiqués des chemins de fer d'engager des négociations car, lorsque la société ferroviaire décide de réduire un équipage ou un système, elle conclut avec eux des ententes importantes ou des mises à la retraite avec primes considérables.

Il n'est ni inhabituel ni immoral, je présume, que le syndicat veuille appuyer ses membres et tenter de conclure la meilleure entente possible. Les syndiqués se rendent compte que les gouvernements ne protégeront pas leur règlement sur la sécurité. Alors, ils font tout aussi bien de conclure les meilleures ententes possibles. Ils négocient donc naturellement des mises à la retraite avec primes et d'autres ententes de ce genre. Or, ce n'est pas ainsi qu'on fait fonctionner des chemins de fer sûrs et

efficaces au Canada et cela cause les problèmes que nous avons partout dans le pays.

Dans la circonscription que je représente, Kootenay-Est, on a probablement les pentes les plus raides. Les chemins de fer transportent 10 000 à 14 000 tonnes de marchandises sur chacun d'eux et descendent la colline à partir de Glacier, après être passés par le tunnel Connaught ou le nouveau tunnel MacDonald, pour se rendre à Revelstoke. La pente est forte et le tonnage élevé. Il n'y a pas de fourgon de queue, tout l'équipage est en tête, et lorsque le train arrive à Revelstoke il n'y a là qu'un ou deux inspecteurs de wagons, alors qu'autrefois il y en avait 25 ou 30.

Ce n'est pas cela la sécurité. Le nettoyage des freins pneumatiques se faisait autrefois tous les quatre ans. Les freins défectueux étaient marqués, et les wagons envoyés sur une voie de garage. Là, on démontait les freins et on en posait des neufs. Maintenant, le service est illimité. Les wagons parcourent le pays et sont exposés à la poussière de charbon et celle de la voie qui entre dans les canalisations. Les freins pneumatiques ont besoin d'être propres pour être efficaces, pourtant nous en sommes à un stade où il n'y a même plus de période de nettoyage obligatoire. Pourtant, un train transporte des centaines et même des milliers de tonnes.

La périodicité était autrefois de quatre ans, ce qui est déjà très long, il aurait fallu réduire cette durée. On faisait un essai tous les 90 jours, sur la voie de garage, pour s'assurer qu'il n'y avait pas de fuite d'air et que les freins fonctionnaient correctement. On ne fait plus rien de tout cela.

Voilà les conséquences de la déréglementation pour les chemins de fer. Les chemins de fer ne sont plus sûrs et les accidents graves vont se multiplier dans tout le pays.

M. Ron Fisher (Saskatoon—Dundurn): Monsieur le Président, je tiens à féliciter mon collègue, parce qu'il vient de présenter une excellente analyse de la situation. Je crois que très peu de députés connaissent ce domaine aussi bien que lui, qui a travaillé directement sur les voies ferrées. Bien sûr, le député de Regina—Lumsden y a aussi travaillé, mais dans des activités différentes, soit en télécommunications.

Je tiens à faire remarquer qu'avec les années, on a accumulé une série de règlements que le gouvernement élimine peu à peu.

Je voudrais simplement que le député m'explique pourquoi on a établi ces règlements en premier lieu.

M. Parker: Monsieur le Président, je remercie le député d'avoir posé cette question. Il nous ramène précisé-