

premier signe de fumée, la catastrophe aurait sans doute été évitée. On peut voir combien il est important de connaître le contenu de la cargaison, surtout lorsqu'il s'agit de produits chimiques.

Je demande au ministre de charger ses collaborateurs d'établir si on doit ouvrir un certain nombre de caisses pour vérifier leur contenu et voir s'il correspond à ce qu'indique l'étiquette et de vérifier également comment les équipages de ces avions ont accès aux soutes des avions transportant des voyageurs?

M. Gordon Taylor (Bow River): Monsieur le Président, j'aimerais traiter brièvement de ce projet de loi sur les marchandises dangereuses. Je m'intéresse particulièrement au transport des marchandises dangereuses d'une province à l'autre. Il nous faut étudier cette question très attentivement parce qu'elle intéresse beaucoup de gouvernements provinciaux et beaucoup d'autres personnes compte tenu du fait que les règlements peuvent différer d'une province à l'autre. Ce projet de loi devrait établir qui est responsable des marchandises dangereuses transportées d'une province à l'autre.

Le projet de loi est radicalement nouveau en ce qu'il s'éloigne de l'approche normale qui consiste à établir la responsabilité une fois qu'on est en possession de preuves de négligence. S'il est établi qu'il y a eu une négligence, la responsabilité doit certainement être assignée. La responsabilité ne doit pas simplement être tenue pour acquise du fait que quelqu'un a été négligent.

Le comité devrait également étudier attentivement une autre question, celle du transport par camion. Les camionneurs doivent accepter une grande part de la responsabilité lorsqu'ils prennent leurs cargaisons. Dans plusieurs cas, il leur est pratiquement impossible d'ouvrir chaque contenant pour en connaître le contenu. Voilà pourquoi il est un peu injuste de tenir le camionneur responsable de tout ce qu'il transporte dans son camion. Je ne sais pas comment surmonter cette difficulté. Si tout le monde était absolument honnête, il n'y aurait pas de problème. Toutefois, lorsqu'un camion transporte un quart de chargement pour le compte d'un expéditeur, un huitième pour un autre, un troisième pour un autre, il est pratiquement impossible au camionneur de savoir au juste ce qu'il transporte. Plusieurs de ces entreprises doivent remplir leur camion de cette façon pour transporter une pleine charge d'un bout à l'autre du pays. Le camionneur n'emballer pas ces marchandises et n'ouvre pas les emballages car il n'en finirait plus.

J'espère que le comité étudiera cette question en détail afin que nous n'imputions pas une responsabilité excessive aux chauffeurs de camion qui sont d'excellents travailleurs, mais qui ne savent pas toujours qu'ils transportent des produits dangereux. Je sais bien que «Nul n'est censé ignorer la loi», mais il faut quand même faire preuve de justice dans l'attribution des torts.

Une autre question importante est celle des dispositifs de sécurité. On en a parlé au cours de l'enquête sur l'accident de Mississauga. Certains dispositifs de sécurité avertissent de défauts dans la structure interne d'une roue, d'un essieu, etc. Aux termes des lois provinciales, les chauffeurs de camion

doivent faire vérifier leur véhicule régulièrement. Les mêmes exigences devraient s'appliquer aux trains afin que des vies humaines ne soient pas mises indûment en danger.

Ce bill ne prévoit rien au sujet d'un autre aspect que je considère très important; je veux parler des mesures de prévention des accidents. Je pense notamment à ce qui pourrait être fait lors de la construction de nouvelles voies de chemin de fer. Je ne pense pas qu'on puisse logiquement s'attendre à ce que nous dépensions des milliards de dollars pour remplacer toutes les voies ferrées qui traversent des agglomérations. La Commission des transports du Canada devrait prendre la responsabilité de ne pas permettre la reconstruction de lignes de chemins de fer dans les régions où elles pourraient constituer un danger. Les gens dans bien des endroits veulent que les lignes soient démenagées et c'est alors qu'il faut en profiter pour les replacer dans un endroit sûr et loin des centres de population. Alors, s'il y a une explosion, personne ne sera tué.

● (1440)

J'ai déjà parlé à la Chambre de ce qui s'est passé avec le CP à Lac Louise. Les habitants de cette municipalité étaient fortement opposés à ce qu'il double une ligne de chemin de fer passant par ce village. Le CP aurait pu construire l'autre ligne dans un endroit plus sûr loin du village. Mais, à l'heure actuelle, s'il y avait un accident à Lac Louise au cours de l'été alors que la ville est pleine de touristes, des milliers de gens pourraient être blessés. Cette ligne aurait pu être construite à l'extérieur de la ville à très peu de frais supplémentaires. Ces frais ne seraient rien, comparés à ce qu'il en coûterait si un accident se produisait dans le centre du village et qu'on soit ensuite obligé de relocaliser la ligne.

Un accident semblable est arrivé à Stirling il y a trois ou quatre ans, mais nous avons été chanceux cette fois-là tout comme à Mississauga. Grâce aux efforts énormes déployés par la municipalité, la GRC, les pompiers et ainsi de suite, tout le monde a pu être évacué et il n'y a eu aucun accident mortel. Un de ces jours, si nous ne faisons pas attention où nous construisons ces lignes, nous ne serons pas aussi chanceux et il y aura des victimes. Il y aura alors un véritable tollé. Je préfère protester d'ores et déjà. Si la Commission des transports du Canada, qui est chargée des questions ayant trait aux lignes de chemins de fer, se servait de son bon sens et n'acquiesçait pas toujours à tout ce que demandent les chemins de fer, cela nous aiderait à éviter beaucoup de ces problèmes aujourd'hui.

Un certain nombre de citoyens et moi-même avons demandé à la Commission des transports du Canada de ne pas permettre au CP de doubler cette ligne à Lac Louise. Bien que la ligne soit essentielle, nous ne voulions pas qu'elle passe par le village. Mais on n'a pas voulu nous écouter. Autant que je sache, la Commission n'a pas donné de raison valable pour expliquer pourquoi elle avait accepté les recommandations du CP. S'il y a un accident et que quelqu'un soit tué, c'est clairement la Commission des transports du Canada qui en sera responsable parce qu'elle aurait pu ordonner qu'elle soit construite à l'autre endroit plus sûr.