

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Madame le Président, en 1979 ou en 1980 un accord a été conclu en vue de la construction d'un passage supérieur, la ville et la province ont alors réclamé des fonds en vertu du PATU à cette fin. Une somme de 7.6 millions de dollars a été allouée. Mais, par la suite, en raison de l'opposition manifestée localement, la municipalité a décidé d'abandonner ce projet, à regret, je crois.

Le déplacement évalué à 170 millions, probablement à 300 maintenant a toujours été jugé plutôt coûteux. Toutes sortes d'autres problèmes sont associés à ce déplacement en sus des problèmes financiers. Par exemple, décider de l'emplacement pour la gare de triage constitue un problème. Cela veut dire que le conseil de ville doit faire un choix. Il a décidé de ne pas construire le passage supérieur Sherbrooke-McGregor. Depuis lors, il s'intéresse à un programme de développement de l'infrastructure et les députés sont parfaitement au courant de la situation.

M. Benjamin: Madame le Président, si une explosion s'était produite hier soir avec le passage supérieur à une extrémité et le passage inférieur à l'autre, des gens auraient été tués. Ce n'est pas la solution. Ces voies de triage doivent être réaménagées ailleurs.

LES RÈGLEMENTS RÉGISSANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

M. Les Benjamin (Regina-Ouest): Il y a déjà deux ans et quatre mois que nous avons adopté la loi sur le transport des marchandises dangereuses. Le ministre a publié dernièrement le tiers des règlements, mais il ne sont pas encore en vigueur, et on n'a même pas commencé à rédiger le reste.

Quand le ministre publiera-t-il les règlements sur la sécurité des wagons de chemin de fer qui contiennent ou ont déjà contenu des marchandises dangereuses, qui sont en entreposage ou dans des gares de triage? Que fait-il pour empêcher que des incidents comme celui d'hier soir ne se reproduisent?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Madame le Président, mon collègue devrait faire la distinction entre l'exploitation des chemins de fer en vertu de la loi sur les chemins de fer—et il existe toutes sortes de règlements régissant les chemins de fer à l'intérieur ou à l'extérieur des gares de triage—et le transport des marchandises dangereuses. Ce sont deux choses différentes. Comme il l'a dit, nous avons publié la première partie des règlements dans la *Gazette du Canada*. La plupart de ceux qui s'y connaissent dans ce domaine même s'ils constatent avec regret que nous n'avons pas rédigé ces règlements plus tôt, comprennent pourquoi nous avons procédé si lentement, comme le député le dit. J'ai déjà expliqué que cela est extrêmement difficile de rédiger ces règlements parce qu'il faut concilier les points de vue de différentes administrations. Sauf erreur, les manœuvres dans les gares de triage relèvent de la loi sur les chemins de fer plutôt que de la loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Mme le Président: Je demanderais à tous les députés d'être brefs, car nous sommes très en retard. Je tiens à dire aux députés des deux côtés qu'ils ne pourront pas poser aujourd'hui

Questions orales

autant de questions qu'ils ont l'habitude de le faire. Je leur demanderais donc d'être très brefs d'ici à la fin de la période des questions.

* * *

● (1450)

LES TRANSPORTS

LA PROTECTION DES PONTS—ON DEMANDE UNE INTERVENTION FÉDÉRALE-PROVINCIALE

M. J. M. Forrestall (Dartmouth-Halifax-Est): Madame le Président, ma question s'adresse au ministre des Transports et découle du rapport de la Garde côtière canadienne sur la vulnérabilité des ponts fixes qui enjambent les cours d'eau canadiens. Le ministre sait sans doute que, de Vancouver à Halifax, il y en a au moins cinq qui présentent quelque danger. L'idéal serait que ces ponts soient protégés. Le ministre va recevoir un document du premier ministre de la Nouvelle-Écosse qui propose au gouvernement fédéral de partager à raison de 80-20 p. 100 le coût de travaux qui diminueraient les risques d'une catastrophe imminente. Le ministre peut-il nous faire savoir maintenant s'il est disposé à convoquer des représentants des divers gouvernements en vue de discuter et de résoudre ce problème qui risque vraiment de prendre des proportions désastreuses?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Madame le Président, j'ai maintes fois répondu à cette question. J'ai bel et bien précisé que les ponts interprovinciaux relèvent de la compétence provinciale. Mon collègue le sait et est sans doute d'accord. Par conséquent, la protection des ponts à l'intérieur d'une province relève, selon la loi canadienne, de la compétence provinciale. Toutefois, comme je suis sympathique de nature et que ce sujet me tient à cœur, j'ai fait plus; j'ai dit en effet que j'aviserais avec les gouvernements provinciaux—celui de la Nouvelle-Écosse, dans ce cas-ci—aux moyens de réaliser des économies dans d'autres secteurs des transports afin d'aider le gouvernement fédéral à contribuer à la réalisation de cet objectif.

ON DEMANDE AU MINISTRE D'AMORCER DES NÉGOCIATIONS

M. J. M. Forrestall (Dartmouth-Halifax-Est): Avant la fin de l'année, madame le Président, 800 autres navires vont entrer dans le bassin Bedford en passant sous les ponts Angus L. Macdonald et A. Murray MacKay. Le ministre pourrait-il promettre à la Chambre qu'il demandera à ses collaborateurs d'amorcer immédiatement des négociations, en vue d'en arriver à la conclusion qu'il souhaite sûrement, à l'instar de tous les députés de ce côté-ci de la Chambre?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Madame le Président, un organisme fédéral-provincial est chargé d'examiner ces questions. Sauf erreur, c'est l'une de celles que je lui ai demandé d'inscrire à son ordre du jour. Je vais vérifier et tâcher de hâter les choses, si elles m'ont l'air de traîner.