

Non seulement le public s'inquiète mais il est disposé à débattre cette question et même à participer à l'établissement des règlements au moment où le bill ira au comité, de même qu'à la modification de ces règlements dans les années à venir. Je suis heureux de souscrire aux principes du projet de loi. J'espère qu'à l'étape du comité, je pourrai communiquer les suggestions que j'aurai recueillies dans ma circonscription et qui, je l'espère, seront insérées dans les règlements.

Il y a un certain nombre de choses qui nous préoccupent. Nous croyons que le projet de loi ne traite pas suffisamment de la planification des mesures d'urgence que demandent le transport de marchandises dangereuses de même que la sécurité ferroviaire. A l'étape du comité, nous entendons reprendre la question de la sécurité ferroviaire. Comme beaucoup de députés le savent, il n'existe pas de normes relatives à la sécurité ferroviaire au Canada. Par exemple, dans l'île de Vancouver, voici quelle forme revêt la sécurité pour l'E&N Railway: quand un inspecteur estime que la sécurité du public est compromise par la vitesse des trains et les produits qu'ils transportent, il se contente de faire ralentir les trains.

Si nous ne faisons rien pour les assises de nos voies ferrées, nous finirons par devoir immobiliser les trains. En fait, dans certains cas, il a fallu immobiliser les trains. Notre parti veillera à ce que le projet de loi ne soit pas immobilisé, mais plutôt qu'il soit mis en œuvre avec les changements qui s'imposent pour assurer la protection du public.

M. Sid Parker (Kootenay-Est-Revelstoke): Monsieur l'Orateur je suis ravi de participer au débat sur le bill visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses. Puisque j'ai travaillé pendant 30 ans dans le domaine des transports auprès des sociétés ferroviaires, j'aimerais faire quelques observations. Je félicite le ministre d'avoir présenté le projet de loi, même s'il comporte certaines lacunes très graves.

Les syndicats et d'autres groupes ont entrepris de faire enquête sur l'accident majeur survenu à Mississauga. A ma connaissance, cette enquête se poursuit encore. Je suis fort étonné de voir que ces groupes qui se préoccupent tellement du bien-être des employés pour lesquels ils travaillent et des divers aspects de cet accident n'ont pas eu l'occasion d'exposer leurs vues sur les circonstances même de l'accident.

Un autre point sur lequel j'aimerais m'attarder est le fait qu'un grand nombre de nos wagons-citernes qui transportent des marchandises dangereuses ne sont pas acceptés aux gares d'échange de certaines voies ferrées qui mènent aux États-Unis. Si certains grands chemins de fer américains refusent de les accepter, il y aurait lieu de voir s'ils sont en fait acceptables suivant nos propres normes.

● (1540)

Je m'intéresse à la manutention des substances dangereuses, monsieur l'Orateur, car je viens d'une région montagneuse où la voie ferrée sur laquelle sont transportés beaucoup de pro-

La sécurité des conteneurs

duits dangereux, est toute en pentes raides et en virages. J'ai vu des convois comptant jusqu'à une centaine de wagons aidés de locomotives de renfort placées au milieu du train—en fait il est même arrivé qu'on n'ait pu placer ces locomotives parce que le matériel transporté était trop dangereux. Le projet de loi devrait prévoir des cas semblables. Je pense que les convois de marchandises dangereuses ne devraient pas dépasser 60 wagons.

L'équipage des trains a été réduit à deux hommes, l'un dans le wagon de queue et l'autre dans la locomotive aux côtés du mécanicien. Des convois de 100 wagons et plus, transportant des marchandises dangereuses, descendent des pentes raides pendant que nous sommes ici à discuter d'un projet de loi destiné à protéger ceux qui manutentionnent des substances dangereuses.

Il y a aussi un autre danger: un convoi, quittant Montréal, pourra traverser tout le Canada et, à moins qu'il n'ait à accrocher un wagon en cours de route, ses freins ne seront jamais vérifiés. Oui, monsieur l'Orateur, il pourra traverser tout le Canada sans subir de vérification. Dans bien des régions aux États-Unis, les trains ne peuvent parcourir qu'un certain nombre de milles avant qu'on en vérifie les freins. J'invite le ministre des Transports (M. Pepin) à imposer aux trains transportant des marchandises dangereuses, une vérification de leurs freins au bout d'une distance donnée. Nous pourrions ainsi nous assurer que les trains sont en parfait état quand ils parcourent notre pays.

On a dit que la Commission canadienne des transports devrait s'occuper de cette tâche. La Commission fait de l'excellent travail mais je ne suis pas prêt à accepter que ce soit les employés de la Commission qui soient chargés d'inspecter le matériel roulant et qu'en cas d'accident grave, ce soit les mêmes employés qui soient de nouveau chargés de vérifier leur travail et de rédiger des rapports. C'est une méthode qui laisse à désirer, monsieur l'Orateur. Le projet de loi doit assurer la sécurité non pas seulement des travailleurs, mais de toutes les localités situées le long des voies ferrées.

A Revelstoke, il existe des passages à niveau munis de barrières qui empêchent les gens de traverser la voie ferrée pour se rendre à l'autre bout de la ville. En cas d'accident grave il serait pratiquement impossible à un camion d'incendie de se rendre dans la partie de la ville située de l'autre côté de la voie ferrée.

Ce sont là des questions qui doivent être discutées très sérieusement avec les municipalités et les autres groupes intéressés. J'attends avec impatience les séances du comité auxquelles j'espère participer après avoir eu l'occasion de commenter le projet de loi.

(La motion est adoptée et le bill, lu pour la 2^e fois, est renvoyé au comité permanent des transports.)

Des voix: Bravo!