

Les transports

J'espère que les ministériels et les autres députés n'étoufferont pas cette question ce soir, parce que j'ai l'impression qu'il est temps que le Canada fasse quelque chose dans ce domaine. L'acceptation de nos propositions permettra au comité permanent des transports et des communications d'étudier les répercussions des principes en cause. Cela donnera l'occasion au gouvernement de mettre son propre bill au point et, en même temps, je le répète, le comité pourra étudier la question afin d'être mieux préparé quand le gouvernement présentera la mesure.

Je remercie le gouvernement d'avoir accepté de renvoyer la question au comité et, une fois que les autres députés auront terminé leurs observations, si la Chambre est d'accord, je demanderai l'autorisation de la Chambre pour retirer le bill et l'avis de motion inscrit en mon nom.

M. John Rodriguez (Nickel Belt): Monsieur l'Orateur, j'ai quelques mots à dire sur ce bill. Il a pour objet de créer une commission fédérale d'enquête chargée d'effectuer des enquêtes impartiales en matière d'accidents de transport survenus au Canada, mesure qui s'imposait depuis longtemps. Permettez-moi de dire sans équivoque que j'appuie le principe de ce bill, et qu'en examinant la situation actuelle, je constate que la Commission des transports réglemente et enquête. Elle réglemente les transports du pays, et en cas d'accident c'est elle qui procède aux enquêtes.

Je comprends la préoccupation qu'un tel conflit cause au député, parce que dans ma région de Nickel Belt nous avons connu une situation de ce genre, faisant naître le même conflit. Pendant de nombreuses années, il s'est produit des accidents dans les mines d'Inco et de Falconbridge, et, le croirez-vous, c'est la police privée d'Inco qui était chargée de rechercher les causes de ses accidents. Cela bien sûr n'était pas dans l'intérêt de la collectivité, ni dans celui des ouvriers d'Inco et de Falconbridge. Ce n'est que sous un persévérant harcèlement des services de la sécurité minière du gouvernement conservateur, entrepris par les députés provinciaux représentant la région, qu'il a été enfin mis un terme à cette situation. Nos inquiétudes sont donc très justifiées.

Je borne mes propos aux chemins de fer, parce que ma circonscription compte un grand nombre de cheminots, et qu'en parlant avec certains d'entre eux je me suis mis au courant des conditions qui règnent sur le chemin de fer. En faisant la comparaison avec l'étranger, nous constatons qu'en matière ferroviaire nous retardons sur la plupart des autres pays en ce qui concerne par exemple la législation relative aux normes applicables à la voie et aux voitures. Il n'existe pas ici de législation applicable. Il en va de même en ce qui concerne la conception et la construction des wagons et des voitures. Pour une bonne partie du matériel, ni les règles de conception ni les conditions de qualification du personnel d'exploitation ne sont prévues par notre législation. C'est un fait avéré que si les locomotives ne peuvent pas rouler à grande vitesse, bien qu'elles soient bâties pour cela, c'est en raison de la mauvaise qualité des voies. C'est ce qui explique aussi les ordres permanents donnés aux mécaniciens de rouler lentement.

Je me suis déjà entretenu avec des cheminots et j'ai alors appris que les compagnies ferroviaires avaient bel et bien réduit le nombre de leurs cantonniers. Ce sont les gens qui sont tout particulièrement chargés d'entretenir les voies ferrées. J'ai constaté que, depuis 1950, les cantonniers doivent entretenir des tronçons de voie de plus en plus longues, ce qui permet aux compagnies de réduire le

nombre des hommes. Peut-être y trouvent-elles davantage de profit, mais elles font courir de très grands risques aux voyageurs et aux localités que traversent les convois de marchandises. On ne peut qu'imaginer les incidences qu'une telle mesure peut avoir sur le service voyageurs et sur l'acheminement des marchandises au Canada.

Avant 1966, la Commission des Transports publiait annuellement des données sur tous les accidents ferroviaires au Canada, mais cette documentation a mystérieusement cessé de paraître depuis 1966. En fait, il est assez difficile de se renseigner maintenant sur le sujet. Depuis 1966, la Commission publie annuellement un rapport de 11 lignes pompeusement intitulé «Programme de sécurité ferroviaire». Avant 1966, la documentation sur les accidents ferroviaires indiquait le nom du chemin de fer, le genre d'accident et le nombre de personnes blessées ou tuées au Canada.

A mon avis, le nouveau genre de rapport abrégé empêche les syndicats et les travailleurs de prendre connaissance des conditions particulièrement dangereuses qui persistent et, sauf erreur, les syndicats et les travailleurs ont fait des instances au sujet du transport de produits dangereux, comme par exemple, le gaz propane et les explosifs et peut-être très bientôt, les matériaux nucléaires. Les syndicats exigent l'adoption d'un système de codage uniforme et l'obligation de renseigner les équipes de trains sur les substances qu'ils transportent et sur les mesures à prendre en cas d'urgence. A mon avis, une telle question devrait intéresser non seulement les travailleurs, mais aussi tous les députés chargés de légiférer sur la sécurité des Canadiens.

Afin de prouver que les travailleurs tiennent à assurer cette sécurité et qu'ils observent vraiment les règles établies à cet effet, les syndicats ont réclamé du matériel de sécurité pouvant circuler sur les voies et ils veulent un personnel qualifié pour l'utiliser et non des gens qui n'y connaissent rien. Les sociétés ferroviaires ont fait la sourde oreille devant ces requêtes vraiment raisonnables. Il est aussi bien évident qu'à la place des petits empires bureaucratiques spéciaux pour le transport aérien, ferroviaire et maritime, il devrait y avoir un seul organisme de réglementation pour s'occuper de tous les modes de transport. Il est des plus fâcheux—et chaque député devrait trouver fâcheux—de constater qu'à l'enquête d'accidents ferroviaires par la Commission des transports des chemins de fer, les résultats ne sont jamais publiés. De fait, on les considère aux termes de la loi sur les chemins de fer comme des renseignements secrets, contrairement à ce qui se fait lorsqu'il s'agit d'enquêtes sur les accidents aériens ou maritimes. On ne considère pas les rapports d'accidents aériens et maritimes comme étant confidentiels.

Qu'on ajoute à ce gachis la dernière décision du juge Emmett Hall concernant l'équipage de base autorisant les sociétés de transport à réduire d'un membre l'équipage des trains. Les syndicats du rail se sont longuement plaints des dangers inhérents à la proposition des sociétés ferroviaires. Lorsque la vie des travailleurs est en jeu, ils ont leur mot à dire; c'est leur droit le plus absolu, le gouvernement doit le comprendre. Cette remarque s'applique particulièrement au transport de produits dangereux. Le ministre peut bien avec une franchise toute gauloise déclarer que son ministère est complètement désorganisé, mais c'est une situation qu'il est inexcusable d'admettre lorsque le bien-être des travailleurs, des voyageurs et des collectivités ainsi que la sécurité de marchandises importantes