

Nous proposons respectueusement que la Commission canadienne des transports soit invitée à revoir ses directives, de sorte que les chemins de fer soient obligés d'embaucher un nombre suffisant de préposés à l'entretien des voies de même que d'employés affectés à la commutation des wagons-marchandises à la sécurité des voies ferrées. Outre cette exigence, les chemins de fer doivent moderniser leur équipement. Des détecteurs de boîtes chaudes doivent être installés le long des grandes lignes les plus fréquentées. Des roulements à billes doivent être installés sur toutes les voitures qui transportent des matières dangereuses. Bien sûr, cela ne règlera pas le problème non plus puisque les wagons-marchandises transportant des matières dangereuses ne sont pas toujours ceux qui causent le déraillement, ce qui fait ressortir une fois de plus la nécessité d'assurer la sécurité sur les voies et, en règle générale, la sécurité totale pour le transport des matières dangereuses.

Il peut être nécessaire dans l'intérêt national de transporter certains produits dangereux. L'ensemble du pays doit donc assumer la responsabilité du transport. La société canadienne, par l'entremise de ses représentants élus, devrait avoir le droit de décider si un produit dangereux doit être transporté et dans quelles conditions. Elle doit aussi avoir la compétence voulue pour prendre une telle décision en tenant compte de tous les coûts et les bénéfices que cela représente pour l'ensemble des citoyens et non pas seulement des coûts et des bénéfices commerciaux dont tiennent compte traditionnellement les sociétés du secteur privé.

La politique de l'Etat relativement au transport des produits dangereux doit faire la part des risques que comporte le transport d'un produit et des avantages que peut procurer le transport de ce produit. Selon nous, lorsqu'il s'agit de transporter de grandes quantités de produits dangereux par chemin de fer, on ne peut pas tenir compte uniquement des bénéfices qu'en retirera le fournisseur du service du transport si l'on veut évaluer tous les avantages et les désavantages du transport de ces produits pour l'ensemble de la société.

Nous préconisons la socialisation des sociétés ferroviaires et l'étatisation du Canadien pacifique parce que nous sommes en faveur de l'intégration du réseau de transport et nous voudrions que le transport par chemin de fer devienne en pratique autant qu'en théorie un instrument de la politique nationale en vue de favoriser l'unité du pays et son expansion économique. Le NPD compte insister pour qu'on fasse tous les investissements à long terme nécessaires dans le réseau ferroviaire pour acheter du matériel, améliorer les superstructures et électrifier les sections à circulation dense des couloirs de transport. Ainsi, au lieu que ce ne soit qu'un rêve à notre époque de crise de l'énergie, les années 80 pourront vraiment être la décennie du transport ferroviaire, comme le disait un titre que j'ai vu récemment dans un journal de Winnipeg.

Les sociétés de la Couronne, comme Via Rail, pourront alors favoriser le rétablissement du service voyageurs au Canada au lieu de se contenter d'en surveiller l'agonie. Les sociétés de la Couronne ont un rôle à jouer, non seulement pour fournir certains avantages économiques au grand public, mais aussi pour garantir que tout progrès économique tienne

### *Transport des marchandises dangereuses—Loi*

compte du bien-être de la société et de l'intégrité de l'environnement vu qu'elles sont libérées de toute considération de rentabilité, même si cela ne plaît pas à mes collègues à ma droite.

● (1440)

Bien que nous soyons convaincus qu'une gestion responsable et soucieuse du bien public améliorerait sensiblement la sécurité des chemins de fer, il serait naïf d'espérer pouvoir éliminer tout à fait les accidents de train transportant des marchandises dangereuses. De temps à autre, il y aura inévitablement des accidents de chemins de fer.

**M. Benjamin:** Et les camions?

**M. Blaikie:** Les accidents surviendront de temps à autre, que ce soit des camions, des avions ou un autre mode de transport.

Je regrette que sur cette question de transport des marchandises dangereuses, on ait mis l'accent sur le transport ferroviaire, à la suite de l'affaire de Mississauga. On semble parfois oublier complètement que des marchandises dangereuses sont expédiées par avion, par bateau ou autres; les députés pourraient citer d'autres modes de transport. Par conséquent, il ne s'agit pas uniquement de la sécurité ferroviaire. Toutefois, il importe d'y prêter une attention particulière maintenant parce que le public s'intéresse au transport ferroviaire depuis les accidents de Mississauga et de Macgregor. La meilleure façon de réduire la fréquence et la gravité de ces accidents est de réduire le volume des substances dangereuses transportées. Pour cela, il faut s'intéresser à la question de notre dépendance en matière de ressources non renouvelables—ce sera mon dernier point.

Il faut envisager des solutions qui ne font pas appel au transport, par exemple essayer d'économiser les ressources non renouvelables et de modifier nos trains de vie. Trop souvent, dans la civilisation, industrielle et pas seulement au Canada on cherche des solutions technologiques à des problèmes technologiques, ce qui aggrave les problèmes car on refuse d'admettre que certaines technologies sont parfois elles mêmes une cause de problèmes. Par exemple, nos sources traditionnelles de textiles et de biens ménagers, le coton, le cuir et le bois ont été remplacés par des produits et des fibres synthétique qui sont tirés de produits dangereux non renouvelables. Notre genre de vie s'en est trouvé amélioré, sans parler de celui des industriels et des commerçants qui ont développé ces nouvelles technologies et fabriqué ou mis en marché ces biens. Or, cette évolution a eu lieu aux dépens de l'environnement, aux dépens des travailleurs réduits au chômage par ces nouvelles techniques qui ne nécessitent plus une main-d'œuvre abondante, et aux dépens des générations futures qui ne disposent plus d'une quantité suffisante de ces ressources non renouvelables pour répondre aux besoins qu'elles seules peuvent assurer.

Incitée à consommer et à jeter plutôt qu'à réparer et à recycler, notre société est en train de créer pour l'avenir un déficit beaucoup plus lourd, en termes réels, que le déficit budgétaire parce qu'il est impossible de rétablir les ressources non renouvelables. Mes collègues à ma droite serviraient bien davantage les intérêts du pays et du Parlement s'ils s'attaquaient autant au déficit en matière de ressources non renouvelables qu'au déficit budgétaire.