

Questions orales

• (1415)

LA PLACE DANS LE TRAIN DES WAGONS CONTENANT DES SUBSTANCES DANGEREUSES

M. Pat Nowlan (Annapolis Valley-Hants): Madame le Président, je remercie le ministre pour cette partie de son rapport. Peut-il garantir à la Chambre que, conformément au règlement actuel, on avait fait un examen de sécurité adéquat de la roue qui s'est cassée, et cela, à l'arrêt précédent qui était, je crois, Toronto? En ce qui concerne la réponse qu'il a donnée lorsqu'il a parlé du wagon rempli d'acide fluorhydrique qui s'est trouvé enfoui sous un tas de wagons, peut-il garantir à la Chambre que, à l'avenir, suivant les conclusions d'études récemment effectuées aux États-Unis on placera les wagons contenant des produits dangereux en queue de train, non pas au milieu, même s'il y a une zone-tampon dans le milieu du train?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Madame le Président, comme d'habitude, les opinions sont partagées à cet égard. Je conçois qu'il existe un rapport américain recommandant que les wagons contenant des produits dangereux soient situés en queue de train. Le juge Grange estime, quant à lui, qu'ils devraient être en tête de train, et il est maintenant courant qu'on les place au milieu. Et je le dis très sérieusement, ne serait-ce que pour montrer à quel point les opinions sont partagées là-dessus.

En partie grâce au travail effectué par la Commission Grange à la suite de l'accident de Mississauga, l'opération de secours dans ce cas précis a particulièrement bien fonctionné. Ainsi, on a communiqué avec le centre Canutech, qui est le centre de secours, et on y a obtenu des renseignements sur les produits dangereux en cause. Le Centre de secours de la Police provinciale de l'Ontario, à Toronto, s'est occupé de tout de façon très efficace. Le commissaire de la CTC était sur les lieux très tôt. L'expertise des sociétés a été disponible très tôt également. Les wagons avaient été correctement espacés, les produits dangereux avaient bien été identifiés, et le rapport a été obtenu très vite. Voilà quelques-uns des bons effets du rapport Grange.

En matière de réaction en situation d'urgence, nous avons fait d'énormes progrès. Des accidents se produisent malheureusement encore, mais, au moins, nous sommes maintenant en mesure de mieux y réagir que lors de l'incident de Mississauga.

L'INSPECTION RELATIVE À LA SÉCURITÉ

M. Pat Nowlan (Annapolis Valley-Hants): Madame le Président, je voudrais poser une brève question supplémentaire. Je comprends qu'il existe une divergence d'opinions, mais ma question était double. Tout d'abord, le ministre peut-il assurer à la Chambre que la roue a été soigneusement examinée à Toronto? En deuxième lieu, quelle étude effectuera le ministre des Transports ou la Commission canadienne des transports afin de savoir exactement dans quelle position on doit placer les wagons transportant des marchandises dangereuses?

Dans son communiqué émis le 30 septembre 1981 après l'enquête, la CCT a déclaré qu'en prenant des mesures de sécurité on ne compromettrait pas la situation concurrentielle des chemins de fer, car il ne serait pas nécessaire de faire des mises de fonds supplémentaires ou de majorer excessivement les tarifs payés par le public. En somme la CCT considère que

ces mesures de sécurité n'entraîneraient aucunes dépenses supplémentaires ni pour les chemins de fer, ni pour les contribuables ni pour les usagers.

Je conviens avec le ministre qu'on a beaucoup travaillé à améliorer les mesures de sécurité, mais que fera-t-il pour les faire appliquer au plus tôt? La sécurité plutôt que les considérations financières aura-t-elle la priorité, afin que certaines recommandations à cet égard qui sont à l'étude depuis près de deux ans soient enfin mises en application?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Madame le Président, la CCT a tenu une audience sur cette question. Les recommandations de la CCT ont révélé très nettement un changement d'orientation et d'attitude de notre société. Les considérations économiques figurent parmi celles qui revêtent une importance majeure. Néanmoins, la CCT a formulé des recommandations et doit présenter une réglementation en ce qui concerne notamment les détecteurs de coussinets échauffés, le genre d'équipement, les pare-boue, les attelages et le reste, toutes choses qui vont évidemment accroître les frais d'exploitation des chemins de fer. La CCT s'applique à maintenir l'équilibre approprié, et comme me l'ont dit tous ceux que j'ai rencontrés dans les différentes régions du Canada, nous devons assurer l'équilibre entre la sécurité et la vie économique. C'est un effort d'équilibre qui est absolument nécessaire.

• (1420)

Quant à la question de savoir si l'équipement avait été inspecté, question très importante, j'aimerais dire, si vous le permettez, madame le Président, que les représentants de la CCT auxquels je me suis adressé ce matin m'ont fait savoir qu'ils n'avaient pas lieu de croire qu'on n'avait pas effectué l'inspection voulue. Ils m'ont en outre décrit les différentes inspections dont font l'objet les wagons couverts et les wagons-citernes. Ils doivent être inspectés pendant et après leur fabrication, ainsi qu'à dates fixes au cours de leur utilisation.

M. Nowlan: Mais l'ont-ils vraiment été?

M. Pepin: Oui, ils l'ont été, et les représentants de la CCT m'ont répondu qu'ils n'avaient pas lieu de croire le contraire. Le fabricant examine les wagons-citernes chaque fois qu'on les remplit, et l'expéditeur les examine à son tour avant et après le chargement. Les sociétés ferroviaires elles-mêmes inspectent les mécanismes chaque fois qu'au cours d'un voyage ils franchissent une gare de triage. Ils sont inspectés rapidement chaque fois que deux trains se rencontrent. Lorsque le destinataire les reçoit et prend livraison de leur contenu, il les inspecte également. On m'a dit qu'il s'agissait d'un accident, dans ce cas.

* * *

LE CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

LE TERMINUS DE L'ÎLE RIDLEY, C.-B.—LE MARCHÉ CONCLU AVEC UNE SOCIÉTÉ JAPONAISE

M. J. R. Ellis (Prince Edward-Hastings): Madame le Président, je voudrais poser quelques questions au ministre des Transports. Il a passé une bonne partie de la semaine dernière en Colombie-Britannique.