

*Chemins de fer—Loi*

Dans son exposé, le député de Cowichan-Malahat-Les Îles a parlé des dangers que représentent les emprises des chemins de fer, surtout que des jeunes enfants seraient exposés à des substances toxiques et à des poisons dont on se serait servi comme défoliants et j'aurais quelques observations concernant le danger permanent que représentent les emprises des chemins de fer. Ce ne sont pas les produits toxiques et les poisons que je mets au sommet de la liste des priorités, mais les traverses de voies ferrées, les passages à niveau, qu'on rencontre partout au Canada. Depuis des décennies, nous n'avons pas modifié la loi qui régit les passages à niveau et chaque jour, c'est arrivé cette semaine encore malheureusement, il se produit des accidents. L'autre jour, dans la circonscription de mon collègue du Nouveau-Brunswick, à Fundy-Royal, un jeune homme qui marchait le long de la voie tout en écoutant son walkman, a été victime d'un accident mortel. Évidemment, son walkman l'empêchait d'entendre de sorte qu'il n'a pas réagi, semble-t-il, à l'approche du train. Le mécanicien responsable de la locomotive a vu le garçon, a vu qu'il portait un walkman l'empêchant d'entendre et bien qu'il ait tenté de faire entendre le sifflet et de freiner, le garçon a été frappé par la locomotive et tué.

Je pourrais vous relater de nombreux autres accidents semblables. L'été dernier, en juillet ou en août, le village de Kinsac dans ma circonscription a été le théâtre d'un tragique accident. De jeunes enfants avaient pris pour ainsi dire le passage à niveau comme terrain de jeu. Comme ils avaient cette habitude, ils ne se rendaient plus compte que des trains y passaient de temps à autre. Ils étaient devenus insouciantes parce que les convois étaient rares, et je vous fais grâce des détails de l'accident survenu à Kinsac, l'été dernier. Je suis certain que d'autres députés auraient des cas semblables à signaler, des accidents qui se produiront aujourd'hui, demain et après-demain jusqu'à ce qu'on prenne les mesures qui s'imposent.

Assurément, la solution idéale serait coûteuse, mais comment évaluer le prix d'une perte humaine comme il s'en produit dans toutes les provinces, dans toutes les régions du Canada sur les passages à niveau? Si donc le Parlement du Canada s'intéresse à la sécurité des passages à niveau, il devra envisager le problème tel qu'il est, non seulement ce qui peut ou ne peut pas arriver à certaines époques de l'année, mais plutôt ce qui peut arriver quotidiennement partout au Canada, les dangers que représentent les passages à niveau.

Mon intention n'est pas de critiquer le député de Cowichan-Malahat-Les Îles, mais simplement de signaler que la chose n'est pas facile et que si la Chambre accepte de renvoyer la question au comité des transports, ce dernier examinera toute la question de la sécurité des emprises des chemins de fer en ce qui concerne non seulement les risques pour la santé mais tous les aspects de la sécurité.

Permettez-moi de vous parler un instant des progrès réalisés par nos compagnies de chemins de fer, ces institutions typiquement canadiennes, tels les Chemins de fer nationaux, et voyons un peu ce qu'elles font. Je crois que le député a atteint un objectif en présentant le C-229; il attire l'attention sur les activités des sociétés ferroviaires au Canada. Je vais vous donner un bon exemple, monsieur le Président. Le journal du samedi de la ville de Halifax renferme une chronique qui s'intitule: «Il y a 30 ans aujourd'hui». Samedi dernier, la chronique signalait un événement remarquable qui a eu lieu il y a 30 ans soit la mise en service de l'Ocean Limited reliant les villes de Montréal et de Halifax. On le considérait comme un hôtel sur roues auquel il fallait seulement 21 heures pour couvrir la distance séparant Halifax de Montréal. Savez-vous le temps qu'il lui faut aujourd'hui, 30 ans après, en 1985, à l'Ocean Limited, pour franchir la même distance? Toujours 21 heures, et beaucoup plus les mauvais jours. Voilà les progrès réalisés dans le transport ferroviaire au Canada, et par une société qui dit avoir le sens des affaires. Il fallait 21 heures à cet hôtel sur roues pour parcourir 700 milles en 1955, et en 1985 il faut un peu plus longtemps parce que les arrêts en chemin sont plus nombreux et plus longs. C'est le progrès dans les chemins de fer. C'est dû au matériel, mais aussi aux voies. Nous connaissons toujours les dangers des passages à niveau et d'autres endroits.

● (1750)

Si le député de Cowichan-Malahat-Les Îles veut rappeler à la Chambre que les chemins de fer canadiens, et les Chemins de fer nationaux en particulier, n'ont pas progressé beaucoup en trois décennies, il a parfaitement raison. Nous avons certainement remarqué l'absence de progrès. Ce sont les mêmes trains qui halètent entre Montréal et Halifax. Je sais que l'on a essayé d'améliorer le matériel roulant, mais on n'a pas eu beaucoup de succès. Le résultat, c'est que les Canadiens n'utilisent plus le train, l'un des moyens de transport les plus importants et les plus efficaces partout au monde, sauf chez nous. Nous sommes dans un pays progressiste où il y a toutes sortes de technologies. Nous participons aux activités spatiales; nous sommes fiers de notre bras articulé utilisé sur la navette spatiale, mais il faut toujours 21 heures pour se rendre de Montréal à Halifax par le train. Les progrès que nous avons faits ne se voient certainement pas dans le secteur ferroviaire.

Les députés qui s'intéressent aux transports devraient regarder d'un peu plus près les Chemins de fer nationaux et les autres compagnies ferroviaires au Canada. J'espère que l'amendement proposé par mon collègue, le secrétaire parlementaire du ministre d'État chargé des Transports, sera le point de départ d'un examen des aspects pratiques de l'exploitation des chemins de fer au Canada, particulièrement par les Chemins de fer nationaux.