

Transport des marchandises dangereuses—Loi

Le bill à l'étude touche spécialement ma circonscription de Nanaïmo-Alberni. Dans cette circonscription et dans les zones voisines, il y a trois grandes usines de pâte de papier qui utilisent le chlore et le gaz sulfureux, ainsi que la soude caustique. Il y a, d'autre part, une usine de produits chimiques dans cette région, ce qui fait que ces produits, dont souvent nous n'avons pas connaissance à titre individuel, transitent par notre localité. La population s'inquiétait. Elle s'inquiétait déjà avant l'incident de Mississauga. Il est certain que c'était là le grand sujet de préoccupation et de délibération dans ces localités, la question de savoir quelle disposition d'urgence était prévue dans notre circonscription pour faire face à une situation d'urgence du genre de celle de Mississauga.

A la réunion de la Commission canadienne des transports, assistaient des conseillers municipaux, des maires, des directeurs de conseils régionaux, des représentants de deux grands syndicats de papetiers de la Colombie-Britannique ainsi que le représentant de la plus importante société de produits forestiers de Colombie-Britannique, la société MacMillan-Blodel. Il y avait aussi des sapeurs-pompiers, des chefs de services d'incendie et des experts en planification de mesures d'urgence. Dans notre enquête, nous avons eu non seulement l'appui et la coopération de la Commission canadienne des transports, mais aussi ceux du grand public.

Lorsqu'il a présenté le bill à la Chambre aujourd'hui, le ministre a dit qu'il ne fallait pas espérer que ce bill puisse réglementer tous les produits qu'il sera permis de transporter par train, par bateau, par avion, par voiture ou camion, et ainsi de suite. Je tiens à dire au ministre que la population compte beaucoup sur ce bill et qu'elle espère surtout qu'il réglementera le transport par train.

Le dossier des transports par train dans l'île de Vancouver n'est pas très reluisant. Le CP a déjà tenté de limiter le transport des passagers. Il voulait aussi laisser les voies ferrées se détériorer de manière à ce qu'elles ne permettent plus le transport des passagers. Il a fallu en restreindre l'usage jusqu'à ce que la CCT exige qu'il remplace les chevaux. Ce chemin de fer a une très mauvaise réputation dans l'île de Vancouver. Le fait qu'il y ait eu quatre déraillements en deux mois a troublé les gens de cette localité.

● (1530)

J'aimerais parler de Port Alberni, une importante ville productrice de bois où se trouve une grosse usine de pâte à papier. J'aimerais parler de l'emplacement géographique de cette ville qui explique pourquoi les gens de Port Alberni se préoccupent de la sécurité du transport par chemin de fer et de ce bill. Port Alberni est entièrement entourée de terres à l'exception d'une petite vallée ou anse qui débouche sur la côte ouest. Il y a des périodes d'inversions climatiques, ce qui veut dire que l'air est stagnant dans la vallée. Parce qu'elle est située sur la côte ouest, il y a du brouillard et aussi de la pollution provenant de l'usine de pâte à papier qui se dépose dans la vallée.

Ce qui nous inquiète, c'est que si Port Alberni devait faire partie de ce réseau de transport par chemin de fer, un déraillement dans la vallée entraînant l'échappement de chlore ou d'anhydride sulfureux pourrait emprisonner les vapeurs dans la vallée et compromettre irrémédiablement la santé des gens qui y vivent. C'est une possibilité certaine si on considère le réseau de transport par chemin de fer traversant cette vallée et

les règlements régissant le transport des marchandises dangereuses sur ce bout de ligne.

En présentant le bill aujourd'hui, le ministre a aussi dit que nous ne pouvions nous attendre à voir nommer beaucoup plus d'inspecteurs parce qu'il en coûterait trop cher pour assurer notre sécurité. Nous sommes tous inquiets du nombre de personnes que le ministre entend engager pour effectuer les tâches que créera ce bill. Toutefois, il faut voir le nombre d'inspecteurs qui travaillent actuellement au réseau de transport par chemin de fer. Le budget du ministre pour l'année 1980-1981 par rapport à l'année 1979-1980, c'est-à-dire le budget qui a récemment été déposé à la Chambre, ne m'inspire pas grande confiance.

Au chapitre du personnel de la CCT, on constate une réduction de 99 années-personnes en 1980-1981 par rapport à 1979-1980. Au chapitre de la réglementation et du contrôle, il y a 47 années-personnes de moins et, au chapitre de la sécurité ferroviaire, qu'on a déjà mentionnée aujourd'hui, une réduction de cinq années-personnes, de 105 à 100 années-personnes. Mon collègue le député de Winnipeg-Birds Hill (M. Blaikie) a dit plus tôt que le président de la CCT avait affirmé qu'il n'y avait maintenant que 78 inspecteurs des chemins de fer au Canada. En Colombie-Britannique, comme mon collègue le député de Vancouver-Est (M^{me} Mitchell) l'a signalé, il n'y a qu'un inspecteur pour tous les accidents dans cette province. Il faut aussi se demander si cet inspecteur est même en poste ou si on a l'intention d'en engager un.

Il en est de même pour les opérateurs de matériel. Ces inspecteurs sont importants. La description dans le budget des postes ayant trait à la sécurité ferroviaire nous en donne une bonne idée. Comme il est important de comprendre l'utilité du rôle des inspecteurs, j'aimerais énumérer les fonctions qu'ils remplissent aux termes des règlements sur la sécurité ferroviaire. Les voici:

Établir des règlements, des normes et des méthodes ayant trait au matériel roulant, aux appareils, aux signaux, aux méthodes, aux mécanismes, structures et ouvrages utilisés par les chemins de fer: surveiller l'inspection et l'exécution pour veiller à faire respecter effectivement la loi, les règlements, les normes et méthodes relativement aux opérations, à l'entretien et à la construction du matériel et des installations ferroviaires...

Je ne lirai pas tout le paragraphe, mais il représente l'essentiel du projet de loi. S'il n'y a personne pour faire appliquer les règlements qui découleront du projet de loi, ce dernier sera inopérant. Quand le ministre affirme qu'il ne faut pas s'attendre à une augmentation sensible du nombre d'inspecteurs, j'estime qu'il devrait revoir le nombre d'inspecteurs prévu dans les règlements de la CCT. En somme, il manque des inspecteurs et en dépit du bill, les Canadiens ne seront pas protégés comme il faut.

Le projet de loi que nous étudions suscite beaucoup d'espoirs et nous comptons obtenir beaucoup des autorités provinciales et municipales et d'autres organismes dont le ministre réclame la collaboration aujourd'hui. Dans ma circonscription, et je suis certain qu'il en est de même partout au Canada, la collaboration a été excellente avec les autorités municipales, les services d'incendie, les services de mesures d'urgence et autres organismes publics. Il incombe au ministre des Transports d'obtenir la collaboration des organismes officiels—gouvernements provinciaux, municipalités et entreprises.