

*Initiatives ministérielles*

Par suite en partie de la politique fédérale de réglementation et de législation des transports, les camions lourds, dont beaucoup transportent de grandes quantités de marchandises aussi dangereuses que du chlore à l'état gazeux, sont de plus en plus nombreux sur nos routes pleines de côtes abruptes et dans nos centres urbains.

Le transport ferroviaire est relativement plus sûr et plus maîtrisable puisqu'il n'a pas en général à partager la voie avec les automobilistes, dont le comportement est plutôt imprévisible. En outre, les conditions de la route sont très souvent beaucoup plus dangereuses que celles du transport ferroviaire. Nous avons vu ce changement se produire en faveur de la route à la suite de l'abandon de nombreuses voies ferrées secondaires desservant des zones industrielles.

Nous avons d'ailleurs eu un certain nombre d'incidents. Heureusement, aucun d'entre eux n'a causé de déversement majeur de substances qui auraient posé un danger sérieux et immédiat pour la santé de la population civile. Il reste que nous comptons certains accidents graves impliquant des camions qui transportaient des marchandises industrielles, dont certaines étaient soumises à la réglementation sur le transport de marchandises dangereuses, en plein dans les villes de Trail et de Castlegar.

Ces incidents ont eu tendance à se multiplier par le passé. Il s'est produit à l'occasion, sur certaines lignes de chemin de fer de notre région, des explosions provoquées qui ont souvent interrompu les services de transport des marchandises industrielles, tant par chemin de fer que par camion. Nous espérons que cela ne se produira plus jamais. Mais ce problème se produit de plus en plus souvent sur nos autoroutes.

Parmi les autres questions que mon collègue de Kootenay-Est a soulevées hier, il y en a une qui est étroitement liée à ce problème. Il s'agit des modifications apportées aux trains. On a d'abord éliminé les fourgons de queue, puis on a cessé d'installer des signaux clignotants à l'arrière des trains, ces signaux de queue de train, pour les remplacer par des réflecteurs. Or, certains de ces trains transportent des produits dangereux.

On se demande peut-être si ces questions sont vraiment pertinentes à l'étude de ce projet de loi, mais si le nombre d'accidents augmente, et il augmentera presque

certainement si nous allégeons la réglementation relative au transport, la fréquence des déversements de matières dangereuses dans les cours d'eau à fort débit des montagnes de Colombie-Britannique augmentera nécessairement.

On installe des réflecteurs au lieu de signaux clignotants à l'arrière des trains et l'on ne dote plus les fourgons de queue de personnel chargé de surveiller les différentes unités et de rapporter la situation. Or, en région montagneuse, où les nuages, le brouillard, la boue, la neige et les courbes accentuées s'ajoutent aux fortes pentes, il n'y a tout simplement plus moyen de tenir compte de la longue distance de freinage nécessaire au cours des descentes, s'il n'y a pas de signal clair sur le dernier wagon que le train est arrêté ou qu'il ralentit. Il n'est donc pas possible de freiner à temps pour éviter une collision qui pourrait être grave.

Cela se produit, je le répète, dans des régions où les trains transportent des produits dangereux et émettent des matières dans des cours d'eau à fort débit; le dommage est fait avant qu'une équipe d'intervention d'urgence ait eu le temps d'intervenir.

Ce sont des questions pertinentes même si elles ne sont pas directement liées au projet de loi dont nous sommes saisis.

En dernier lieu, je voudrais soulever de nouveau la question du mémoire que l'Association internationale des pompiers a, en mai dernier, adressé à un certain nombre de mes collègues du NPD et des autres formations sans doute.

Ce mémoire est lié dans une certaine mesure à une étude intitulée *Electronic Waybill for Rail Transport of Dangerous Goods* et soumise par ATG, Automation Technologies Group Inc., en août 1991, au Centre de développement des transports, Politiques et coordination, de Transports Canada.

Ce système assurerait principalement une surveillance électronique des produits dangereux dans un système informatique qui est vital de nos jours où de grandes quantités de produits dangereux sont transportés. Ce système permettrait aux responsables des permis et aux équipes d'intervention d'urgence, y compris les pompiers, de savoir instantanément à quoi ils ont affaire et comment y faire face.