

● (1520)

Je voudrais également dire au ministre que le mandat est suffisamment vaste pour couvrir les événements de MacGregor. Je voudrais vous lire ici la dernière disposition du mandat:

Comment, dans le cadre juridique et constitutionnel actuel, il est possible d'assurer le maximum de coordination et de collaboration entre les divers organismes pour faire enquête et prendre des mesures correctives immédiates à la suite du déraillement d'un train transportant des marchandises dangereuses. Cela ne comprend pas les questions telles que l'évacuation des résidents et les autres problèmes connexes qui sont clairement du ressort des autorités provinciales.

A mon avis ce serait une très bonne chose que le juge aille à MacGregor pour y tenir une audience quelconque afin d'apprendre de la population quelles sont ses inquiétudes et, si ce genre d'accident se reproduisait, ce que l'on pourrait faire pour rendre plus efficaces les mesures qui ont été prises.

Bien que je fasse totalement confiance aux commissaires, j'ai eu des problèmes avec la CCT du fait qu'elle intervient elle-même quand arrive ce genre d'accident. Sur place, j'ai pu parler à un représentant de la CCT, une personne très compétente. Il m'a dit qu'il était sur les lieux depuis l'accident. Cela peut donner l'impression, je pense, que la CCT est à la fois juge et partie. Si l'enquête dans ce genre d'accident, était confié au juge Grange, personne ne pourrait dire, je pense, que la CCT enquête sur elle-même. J'incite le ministre à considérer sérieusement la suggestion que je viens de faire.

Je ne voudrais pas prolonger le débat inutilement car je pense que c'est une mesure législative très importante. Plus tôt nous la renverrons au comité, mieux cela vaudra. Je pense que nous devrions étudier à quel point il est nécessaire de transporter des marchandises dangereuses au pays. J'ai appris aujourd'hui que nous transportons au pays quelques 3,000 marchandises classées dangereuses. Notre mode de vie nous amène évidemment à fabriquer des produits qui sous une forme ou une autre présentent des dangers pour nous et pour l'environnement. Mais dans le cas du chlorure de vinyle et de ce qui s'est passé à MacGregor, je pense que le monomère du chlorure de vinyle est un produit chimique dangereux qui a des caractéristiques explosives très marquées. La principale crainte lors de l'accident de MacGregor était la possibilité d'une très forte explosion. Mais il est également vrai que ce produit chimique est cancérigène à forte dose et on sait qu'il cause certains genres de cancers chez les personnes qui y sont exposées pendant longtemps ou qui y sont très fortement exposées pendant une courte période.

Dans le cas qui nous intéresse, le produit chimique est fabriqué à Fort Saskatchewan, près d'Edmonton. On le transporte à Sarnia pour le polymériser. Une fois polymérisé on en fabrique des objets d'usage courant. On en fait un polymère de chlorure de vinyle qui sert à la fabrication de boyaux d'arrosage de jardins et de différents plastiques utilisés avec des fils métalliques. C'est alors qu'il devient un produit chimique tout

Transport des marchandises dangereuses—Loi

à fait inoffensif, et je pense que nous sommes en contact avec ce produit presque tous les jours.

Quand il est question de transporter certains produits chimiques, je pense qu'il vaudrait peut-être la peine de voir si nous ne pourrions pas nous organiser au pays pour que ces produits chimiques soient utilisés avant d'être transportés, de façon qu'en transportant la marchandise finie fabriquée avec ces produits chimiques il n'y ait plus aucun danger pour le public. Je pense que nous pourrions éliminer en grande partie la nécessité de transporter des produits de ce genre grâce à une stratégie industrielle appropriée ou par un certain genre de sensibilisation à ces dangers. Dans ce cas là, c'est trop tard. Les installations nécessaires pour polymériser le monomère chlorure de vinyle se trouve à Sarnia. On doit le transporter à cet endroit pour fabriquer des objets que nous utilisons tous les jours.

M. Cullen: Tant mieux pour Sarnia.

M. Mayer: En terminant, j'aimerais signaler que c'est avec plaisir que je pourrai travailler à ce bill à l'étape du comité. Je félicite le ministre de l'avoir présenté le plus rapidement qu'il a pu. Je pense que le ministre précédent a fait d'excellent travail quand il a mis cela sur pied, ce qui a probablement facilité au ministre actuel la tâche de le présenter le plus rapidement possible. Je dirai à ce dernier que ce ne sera pas sans peine qu'il suivra les traces de son prédécesseur. Si en quatre ans de fonction le ministre parvient à exécuter ce que son prédécesseur a mis en train en neuf mois, il pourra se vanter d'avoir très bien réussi.

Des voix: Bravo!

M. Ted Miller (Nanaimo-Alberni): Monsieur l'Orateur, c'est avec plaisir que j'interviens dans ce débat—que j'avais prévu non partisan—consacré au bill C-18, l'ex-bill C-25. Je félicite l'actuel ministre des Transports (M. Pepin) et son prédécesseur d'en avoir compris l'importance. En tout cas, le débat n'a pas été non partisan, et j'aimerais répondre au député de Winnipeg-Assiniboine (M. McKenzie) qui a accusé le Nouveau parti démocratique d'avoir cherché à bloquer ce bill, de l'avoir empêché d'entrer en application en janvier. Le député sait bien qu'à la Chambre des communes le gouvernement était minoritaire. Si son parti avait su en tenir compte, s'il avait essayé de collaborer avec la Chambre, il est fort possible que le bill aurait été voté et que nous aurions encore un gouvernement conservateur.

Mme Mitchell: Bien dit.

M. Miller: Le député doit savoir également que ce ne sont pas seulement les députés qui ont défait le gouvernement conservateur, c'est l'électorat qui a signifié le 18 février son approbation au geste fait par les partis d'opposition.