

*Les subsides*

Ce problème a donc abouti à des questions très fondamentales auxquelles nous devons répondre. Je suis donc fort heureux de pouvoir en parler maintenant. Et je sais gré, certes, à tous les députés qui m'ont prodigué suggestions et conseils. Je suis donc assuré qu'on suivra de très près les études, les rapports et les enquêtes qui découleront de cet accident. Et il faut espérer aussi que toutes ces démarches aboutiront à des projets de loi et des règlements qui empêcheront de tels accidents de se reproduire.

**M. Keeper:** Monsieur le Président, je crois que le ministre s'est plaint que l'opposition avait beau jeu de parler de cet incident une fois qu'il avait eu lieu et qu'il est toujours plus facile de parler en connaissance de cause avec du recul. Je me demande s'il a parlé de l'incident de Mississauga qui s'est produit il y a quelques années.

Il y a eu une explosion dans la gare de triage du CP à Winnipeg, une explosion d'une faible intensité qui a effrayé bien des gens. Certains ont demandé aux autorités d'ouvrir une enquête judiciaire pour établir s'il n'était pas dangereux que ces gares de triage soient situées dans une ville comme Winnipeg. Je me demande s'il ne faudrait pas un autre accident de ce genre pour qu'on ordonne une telle enquête. Le ministre pourrait-il nous dire si ces gares ne mettent pas effectivement en danger la vie du demi-million d'habitants de Winnipeg? Ne pourrait-il pas se rendre aux vœux de la population de cette ville en ordonnant une enquête judiciaire publique complète sur cette affaire au lieu d'attendre qu'un autre accident se produise?

**M. Mazankowski:** Monsieur le Président, le député laisse entendre qu'on devrait déménager les gares de triage. Il y a peut-être aussi bien d'autres villes qui devraient faire l'objet d'une telle mesure. En avons-nous les moyens? De telles initiatives coûteraient beaucoup d'argent. La ville de Calgary déplore le même problème. Toutes les grandes villes sont dans le même cas.

Lors de l'incident de Mississauga, le porte-parole actuel en matière d'environnement, sauf erreur, ou un de ses collègues a déclaré que nous devrions interdire le transport de tous les produits dangereux dans la ville de Toronto. Cela peut sembler défendable, dans le vif du débat, mais ce n'est guère raisonnable. Chose certaine, si nous imposons un moratoire de ce genre sur le transport de tous les produits dangereux, le Canada serait paralysé.

C'est en effet une question très grave. La CCT a examiné la question. Elle a formulé certaines excellentes recommandations que l'inspecteur général de la sécurité du transport est en train d'étudier et elles seront probablement comprises dans les règlements qui seront adoptés au sujet des contenants d'expédition des produits dangereux. Je présume qu'à un moment donné nous voulions que les voies ferrées traversent nos villes. Nous voulions alors que toutes nos grandes routes empruntent la rue principale. Ces attitudes ont changé. Le coût de l'adaptation aux réalités actuelles est exorbitant, mais, dans l'intervalle, nous pouvons faire beaucoup pour améliorer la sécurité et les normes relatives au transport des produits dangereux. A mon avis, des progrès ont été réalisés, plus particulièrement dans le domaine ferroviaire.

Les camionneurs se plaignent parce que nous avons accordé aux chemins de fer de cinq à dix ans pour améliorer leurs normes relatives à la sécurité et que nous leur demandons de le faire plus rapidement. Ils m'ont dit qu'ils collaboreront, mais que, dans l'application des règles et règlements, il faut manifester une certaine modération et un certain esprit pratique. Il est facile de venir déclarer à la Chambre que nous les obligerons à faire quelque chose. Toutefois, nous avons constaté que nous pourrions résoudre plus facilement la question si nous faisons preuve de compréhension et de respect et que nous travaillons dans un esprit de concertation.

• (1640)

**M. Benjamin:** Monsieur le Président, je voudrais parler de deux questions que le ministre a mentionnées dans son discours. Il a dit que les lois régissant le transport des marchandises dangereuses émanaient d'une seule autorité législative. Pourtant, si je fais le compte, je ne trouve pas moins de 26 autorités compétentes: les ministères des transports du fédéral, des provinces et des territoires, ainsi que les ministères de l'environnement du fédéral, des provinces et des territoires. Par ailleurs, il y a des domaines où le ministère du Travail a également son mot à dire, de même que certains organismes fédéraux. Voilà le problème. Trop de gens, et je suis du nombre, ont l'impression que personne n'est réellement responsable.

Le ministre n'est-il pas d'avis qu'il est grand temps que le transport des marchandises dangereuses soit de compétence exclusivement fédérale? Je n'ai pas d'objection aux accords réciproques entre les provinces en ce qui concerne les limites de vitesses, les charges maximales et le gabarit des véhicules. Toutefois, lorsque nous en arrivons au transport des marchandises dangereuses et aux normes de sécurité, le ministre ne pense-t-il pas que nous ne devrions avoir qu'une seule autorité? Le ministre est responsable du camionnage interprovincial et international.

La deuxième question que j'adresse au ministre concerne ce qu'il a dit au sujet des convois. Pendant la Seconde Guerre mondiale, j'étais dans les Forces armées. Lorsque nous transportions des obus d'artillerie, du plastic ou d'autres explosifs brisants, nous voyagions en convoi. Il devait toujours y avoir au moins un véhicule en arrière, de sorte que, s'il arrivait quelque chose, quelqu'un puisse intervenir. Je ne suis pas d'avis, contrairement au ministre, que nous ayons besoin de convois pour toutes les marchandises dangereuses. En ce qui concerne l'essence et les produits de ce genre, nous avons l'expérience, la technologie et le matériel permettant un transport en toute sécurité.

Au cours des 10 ou 12 dernières années, nous nous sommes mis à transporter de nouvelles marchandises dangereuses, des BPC ou des déchets radioactifs, pour lesquelles nous avons peu d'expérience. Tant que nous n'aurons pas l'expérience et le matériel approprié, n'y a-t-il pas lieu de faire des convois? Cela peut être fait par les patrouilles routières. Lorsqu'un véhicule atteindrait les limites d'une province, il serait suivi. On pourrait alors intervenir s'il y avait un accident ou si le chauffeur s'endormait au volant. Tout peut arriver tant que nous n'aurons pas les règlements adéquats et le matériel, l'expérience et les connaissances nécessaires pour transporter ces nouvelles marchandises dangereuses.