

là pendant la majeure partie de sa déclaration. J'avais toutefois eu l'occasion de la lire d'avance. Si je réponds, en réalité, c'est que le critique de notre parti pour les questions de transport n'est pas à Ottawa aujourd'hui et qu'il m'a demandé de le faire à sa place.

● (1220)

Je tiens à donner mon adhésion entière, mon appui et mon soutien aux priorités fondamentales de sécurité arrêtées par le ministre. Il est incontestable que parmi la multitude d'attributions du ministre des Transports (M. Mazankowski), la sécurité vient au tout premier rang absolument. La sécurité, c'est la préoccupation majeure des Canadiens. Le ministre reconnaîtra, je pense, qu'elle devient de plus en plus un sujet de préoccupation et d'inquiétude. Divers incidents survenus ici et à l'étranger ont forcé les Canadiens à réfléchir sérieusement à la possibilité de voyager.

J'ajouterai que cette préoccupation éprouvée par beaucoup de Canadiens, et ressentie par d'autres, constitue peut-être la plus dangereuse des menaces à la notion même de commerce international et national et aux échanges de personnes et d'idées. L'interdépendance du monde moderne est un de ses principaux avantages. Nous la devons avant tout à nos modes de transport, qui sont maintenant menacés. Nous en avons vu les premiers signes. Les touristes redoutent de se rendre en Europe, et cette anxiété se propage au point que les gens s'inquiètent de plus en plus de leur sécurité et de celle de leur famille et de leurs êtres chers, que ce soit sur la route, en vol ou ailleurs.

Certaines des mesures énoncées dans la déclaration du ministre sont bien connues. Elles étaient déjà sérieusement envisagées dans les décisions prises par le gouvernement précédent, par exemple le programme de modernisation du radar, les modifications à la Loi sur l'aéronautique, et le reste. Je veux simplement rappeler publiquement que nous préconisons de telles mesures.

Toutefois, je voudrais aussi, avec votre permission, attirer l'attention de la Chambre sur certaines propositions du ministre et certaines réserves qu'a formulées mon propre caucus. Premièrement, en ce qui concerne la sécurité aérienne, on s'est souvent demandé quelle serait l'incidence de la déréglementation du système économique sur la sécurité des transports. Parallèlement à la suppression des restrictions réglementaires imposées aux transporteurs aériens et aux autres, il faut prévoir également, des moyens d'assurer la sécurité des passagers qui ne saurait souffrir d'aucun compromis.

Des faits troublants ont été mis à jour concernant les répercussions du régime de déréglementation sur la sécurité des transports aux États-Unis. Ces faits ont été évidemment invoqués lors des diverses audiences du comité des Communes dans toutes les régions du pays. Il faut se demander si l'on peut attendre des transporteurs qu'ils respectent les normes toujours plus contraignantes du ministère des Transports et d'autres organismes, lesquelles exigent énormément des services d'inspection et devraient forcer le gouvernement à améliorer ses mesures de réglementation en matière de sécurité, même s'il déréglemente en même temps le volet économique de leurs activités.

J'insiste donc pour que le ministre ne dépose pas son projet de loi à la Chambre sans présenter également, pour les quatre

Déclarations de ministres

ou cinq prochaines années, les mesures qu'il envisage de prendre pour remédier au problème de sécurité attribuable à la déréglementation des transports. Nous tenons simplement à signaler que ce critère est très important à nos yeux.

Au sujet du transport des matières dangereuses, je ne vois pas d'autre question qui embête plus les ministres des Transports. Ces derniers sont aux prises avec un affreux dilemme. Nous savons que toute société moderne industrialisée est tributaire pour sa survie du transport extrêmement important de toutes sortes de produits, chimiques et autres, d'un bout à l'autre du pays. Nous savons que les chemins de fer eux-mêmes, à titre de principaux transporteurs de ces produits, doivent le faire avec une certaine mesure de rentabilité. Pourtant, nous savons que les probabilités d'accidents graves croissent de jour en jour tandis que des quantités de plus en plus importantes de produits sont fabriquées et que le trafic croît en volume. Je me réjouis d'apprendre que le ministre compte créer un groupe de travail, mais ce n'est pas la première fois qu'on en crée.

Je me rappelle, lorsque j'étais ministre des Transports, avoir réuni les dirigeants des grosses sociétés ferroviaires pour leur demander de m'expliquer pourquoi il ne fallait pas réduire la vitesse des trains dans les zones urbaines. J'ignore si le ministre a obtenu une réponse à ce propos, mais il est temps d'agir en vue de réduire cette vitesse. Pour régler le problème, la solution idéale serait sans doute, de supprimer ce trafic dans les zones densément peuplées.

La Fédération des maires et des municipalités a proposé dernièrement un programme d'envergure touchant l'infrastructure des grandes villes, proposition qui intéressera probablement le ministre. Il y est notamment question de déplacer, pour des raisons de sécurité, les voies ferrées et les cours de triage à l'extérieur des centres-villes. Le ministre appuiera sans doute à fond ce programme. Il faudrait une aide fédérale importante pour aller de l'avant, et je sais que le gouvernement souhaite réduire ses dépenses; cependant, à mon avis, le danger croissant que pose le transport de produits dangereux ne pourra être éliminé tant qu'on n'aura pas mis en oeuvre un programme important tendant à retirer les cours de triage et les voies ferrées des régions urbaines pour les déplacer ailleurs.

Une tonne de règlements ont été adoptés. Ce n'est pas sans frémir que je me rappelle les volumes de règlements qui se trouvaient sur mon bureau après avoir été dûment appliqués. Ce système était efficace en ce qui a trait aux suites à donner à un accident, à savoir l'établissement de rapports, la prise de mesures et l'identification des problèmes. Mais les règlements ne disent pas grand-chose des causes premières de n'importe quelle tragédie importante qui pourrait survenir. Ainsi, je crois qu'on doit, en définitive, s'attaquer au problème à la source, à savoir d'envisager simplement les probabilités que d'autres tragédies se produisent.

Je voudrais m'attarder sur un sujet qui m'inquiète beaucoup, à l'instar du ministre, à savoir la modernisation du réseau ferroviaire lui-même. Nous avons tous deux participé, à l'instar d'autres députés, au débat prolongé sur le tarif du Pas-du-Nord-Corbeau. Une partie du débat portait sur notre capacité de verser de l'argent aux chemins de fer, afin de leur permettre de se moderniser. Or, j'ai examiné leurs budgets depuis, et à mon