

M. Mazankowski: Et modeste, fort modeste, de surcroît.

Des voix: Oh, oh!

M. Mazankowski: Je sais que cette affaire a soulevé les passions. On a fait beaucoup de déclarations passionnées. Certaines se sont révélées utiles. L'opposition a bien fait à mon avis de mettre une telle question sur le tapis.

M. Turner (Vancouver Quadra): Mille merci, Don.

M. Mazankowski: Je remercie le très honorable, chef de l'opposition d'avoir pris part au débat, même si ce n'est pas une de ses meilleurs journées. Il s'est beaucoup mieux tiré d'affaire samedi soir.

M. Turner (Vancouver Quadra): Vous étiez de bien meilleure humeur samedi soir.

Des voix: Oh, oh!

M. Mazankowski: Ce fut pour la bonne cause et il importe, je le pense, que nous reconnaissons tous que ce n'est pas avec de beaux discours enflammés que l'on résoudra le problème. Nous devons aborder la question avec beaucoup de sérieux et sous son aspect pratique. J'ai du mal à comprendre certaines des propositions qui nous sont faites. Par exemple, on a proposé de transporter les produits dangereux par convois. Cela revient à dire qu'il faudra accompagner de tels convois chaque camion-citerne qui prendrait l'autoroute chargé d'acide chlorhydrique, ou d'acide sulfureux, ou encore de soude caustique. Nous savons que ce n'est guère pratique. Certains laissent entendre maintenant que mes directives de vendredi dernier auraient dû exiger la présence de convois. Si les BPC sont transportés dans des conteneurs appropriés bien scellés, il n'est pas nécessaire de les faire accompagner de convois. Ils ne devraient pas être plus dangereux que les camions-citernes qui transportent de l'essence. Si l'un deux, par exemple, heurtait un magasin du coin à Kenora, toute la ville pourrait être détruite. Les députés ne demandent pas, je suppose, que chaque camion-citerne soit escorté. Je pense que c'est une suggestion peu réaliste, presque impossible. Il existe sûrement un juste milieu où chacun assume ses responsabilités. Cependant, soyons un peu logiques et réalistes. Faisons preuve de bon sens. Il faut espérer qu'après les élections en Ontario, nos vis-à-vis redescendront sur terre et redeviendront réalistes.

● (1630)

M. Parry: Oui, avec un gouvernement néo-démocrate.

M. Mazankowski: C'est ce qu'on nous avait dit avant le 4 septembre et je pense que les résultats sont assez éloquentes.

Je voudrais maintenant vous parler du rôle joué par Transports Canada à l'occasion de cet accident. En l'espace de deux heures, CANUTEC avait été informée. Les communications n'ont été jamais rompues avec tous les ministères du gouvernement ontariens sur place, les services de police, le coordonnateur des mesures d'urgence, le ministère de l'Environnement de l'Ontario et notre propre ministère. Transport Canada a envoyé un représentant sur place quand il a jugé bon d'intervenir.

Les subsides

Vendredi dernier, comme tous les députés s'en souviennent, j'ai déposé une directive énonçant des règlements très strictes concernant le transport des BPC. Je vous ferai grâce des détails. Tout cela est déjà consigné. Aujourd'hui encore, j'ai demandé à l'inspecteur général de la sécurité des transports, M. K. J. Thorneycroft, de mettre en branle une enquête sans tarder sur les circonstances qui ont précédé et qui ont suivi le déversement de biphényles polychlorés, le 14 avril dernier, à Kenora en Ontario. J'ai demandé qu'on me soumette un rapport préliminaire au plus tard le 30 mai, et un rapport final, au plus tard le 30 juillet. Cette procédure me paraît essentielle, étant donné que nous sommes sur le point de promulguer et de mettre en vigueur des règlements concernant le transport de produits dangereux. Il est de la plus haute importance de connaître ce qui a été fait, ce qui n'a pas été fait ou ce qui aurait dû être fait. Je sais que d'autres enquêtes seront menées. Nous ne voulons pas empêcher que d'autres enquêtes aient lieu, mais nous voulons assurer la présence de Transports Canada.

Les enquêtes et rapports doivent porter sur toutes les circonstances qui ont entouré l'accident et qui relèvent de la compétence de Transports Canada. Nous avons demandé à l'inspecteur général d'examiner tous les aspects de la responsabilité des autres services généraux dont les mandats portent sur des aspects généraux ou particuliers de l'accident. L'inspecteur devra également déterminer les tâches générales et spécifiques des autorités provinciales et établir un lien entre ces responsabilités, celles de Transports Canada et d'autres organismes fédéraux.

En dépit des critiques, je pense que tous les députés conviendront que nous avons pris les mesures qui s'imposent dans le cadre de notre mandat. En fin de compte, si grave qu'ait été cet accident, je suppose qu'il faut remercier le ciel qu'il n'ait pas été plus dramatique. Nous ferons sûrement tout en notre pouvoir pour éviter qu'un accident semblable ne se produise à nouveau. Cependant, je pense que nous conviendrons tous en dernière analyse, que l'accident de Kenora, si grave soit-il, a permis aux experts des différents organismes provinciaux et fédéraux concernés, de démontrer leur savoir-faire et leur compétence. Cet accident nous a servi de leçon. Nous avons pris les mesures qui s'imposaient pour réduire l'éventualité d'accidents semblables. Peut-être maintenant faut-il aborder avec lucidité une question plus vaste, la façon de disposer de produits comme les BPC. C'est indiscutablement une question très grave qui dépend des réactions du public puisqu'il faut trouver des endroits pour les enfouir ou des moyens de s'en débarrasser.

Je suis bien placé pour en parler puisque ce sujet a fait l'objet de très vives controverses dans ma propre province de l'Alberta. Bon nombre des habitants de cette province se demandent, en effet, comment il se fait qu'on transporte tous ces déchets du Québec et de l'Ontario pour les enfouir dans leur cour? On se demande, à juste titre, sur quoi reposera le choix de tel ou tel site, voire pourquoi on transporte pareils produits, surtout sur d'aussi longues distances.