

*Transport des marchandises dangereuses—Loi*

Depuis quelques années, nous sommes beaucoup plus attentifs à la question du milieu, c'est-à-dire de notre environnement physique comme tel et de ses conséquences sur la santé. Mais nous avons beaucoup à faire avant de devenir une société adulte qui veut connaître et qui connaît les incidences de son mode de vie sur la vie et la santé de l'homme et sur le reste de la création. La toxicologie et en particulier l'éco-toxicologie en sont encore au stade embryonnaire. Lors du récent déversement survenu à MacGregor, au Manitoba, le fait que si peu de gens étaient au courant des effets cancérigènes du chlorure de vinyle et la confusion qui s'est manifestée quant aux mesures à prendre ne peuvent, en dernière analyse, être jugés en fonction de la compétence ou de l'incompétence des responsables ni de l'efficacité ou de l'insuffisance des lois en vigueur.

Dans l'ensemble, la société fait preuve, comme par le passé, d'une négligence coupable face aux menaces réelles que représentent pour la vie humaine les produits dangereux, qu'il s'agisse de l'amiante, du BPC, du méthyle de mercure, de l'arsenic, des pluies acides ou des radiations, pour n'en nommer que quelques-uns. Nous devons prendre position et envisager, pour une fois, de modifier notre façon de faire, de crainte de découvrir que nous avons suscité un de ces désastres écologiques encore latents qui pourraient se produire sous peu compte tenu de l'évolution souvent exponentielle des facteurs écologiques. Qui sème le vent récolte la tempête.

Dans l'intervalle, en attendant que le bon sens préside à nos incursions dans le domaine de la technologie et dans bien d'autres domaines que nous explorons actuellement, il incombe au gouvernement fédéral, à la Commission canadienne des transports et aux sociétés ferroviaires de veiller à ce que le transport des produits dangereux se fasse en toute sécurité grâce à l'application de mesures spéciales. C'est dans cette optique que je vois le présent bill. Mais nous ne saurons s'il est vraiment bon que lorsque nous aurons pu en examiner les règlements et surveiller leur application. C'est le temps qui nous dira si la nouvelle bureaucratie créée sous les auspices du bill aura les fonds nécessaires pour appliquer les nouveaux règlements, et si le gouvernement manifesterait une volonté politique suffisante pour les mettre en œuvre.

Cependant, c'est un pas dans la bonne direction. Entre-temps, je le répète, le gouvernement, la Commission canadienne des transports et les sociétés ferroviaires doivent faire en sorte d'améliorer la sécurité dans le transport par rail, par air ou par mer, afin d'éviter ce genre d'accidents.

**M. Dan McKenzie (Winnipeg-Assiniboine):** Monsieur l'Orateur, c'est avec plaisir que je participe au débat sur le bill C-18. A Winnipeg, au Manitoba, nous avons connu de très graves déversements ferroviaires, et nous éprouvons bien des difficultés à obtenir le déplacement des voies ferrées. Ces ennuis causent bien des inquiétudes aux habitants de Winnipeg depuis deux ou trois ans.

Le ministre a déclaré qu'il ne voulait pas que l'étude de ce bill se prolonge indûment. Il peut compter que nous ferons preuve de beaucoup plus de sérieux que les députés néo-démocrates et libéraux au cours de la dernière législature, tout particulièrement ceux qui faisaient partie du comité des transports. En plein milieu des séances du comité, ils ont décidé de mettre de côté le bill sur le transport des marchandises dangereuses et d'appeler le bill concernant Air Canada. Voilà jusqu'à quel point ils s'inquiétaient et se souciaient du transport

des marchandises dangereuses! Ils ne s'intéressent pas le moins du monde à la question. Je n'en veux pour preuve que la façon dont ils se sont comportés au comité. C'était à qui ferait le plus d'obstruction et d'embarras.

Je tiens à féliciter l'ancien ministre des transports, le député de Végréville (M. Mazankowski), pour son intervention rapide lors de la tragédie de Mississauga. Il a immédiatement mis en place une commission d'enquête judiciaire. J'aimerais dire un mot du mandat de cette commission d'enquête judiciaire. J'en parlerai tout à l'heure.

Le ministre a déclaré que nous allons retirer un avantage des retards apportés à l'adoption de ces bills. Je ne suis absolument pas d'accord là-dessus. Ces retards augmentent les risques de nouveaux déversements, question que je veux aborder cet après-midi. Qu'on aille dire à la population de Mississauga que les ministériels vont retarder et bloquer ce genre de mesure législative!

Lorsque le député de Végréville a mis sur pied la commission d'enquête judiciaire sur la catastrophe de Mississauga qui a probablement été le pire accident ferroviaire de l'histoire canadienne dans la mesure où il s'est traduit par l'évacuation de deux cent cinquante mille personnes, il n'avait pas promis que ce serait la panacée éternelle contre tous les déraillements. C'était seulement une mesure dictée par les circonstances et il l'a donc prise immédiatement.

On a demandé à la commission d'enquêter sur les facteurs et les causes du déraillement de Mississauga en Ontario le 10 novembre 1979 et de l'accident qui en a résulté; sur les mesures qui pourraient être prises dès maintenant pour éviter que ne se répète ce genre d'accident; sur la nature et l'efficacité des lois, règlements et normes du gouvernement fédéral ainsi que des pratiques et des procédures régissant la sécurité ferroviaire dans le cas de cet accident; et sur les mesures à prendre pour prévenir la répétition d'accidents semblables pendant la manutention et le transport ferroviaire de matières dangereuses.

Si nous avons pu terminer l'étude en comité de l'ancien bill C-25 l'année dernière, il serait devenu loi avant janvier et nous aurions des mois d'avance dans nos efforts pour régler ce très grave problème au lieu d'avoir maintenant à nous occuper d'Air Canada en plein milieu des travaux du comité.

Je me préoccupe des questions de sécurité ferroviaire depuis un certain temps. En 1977 j'avais déjà interrogé un ministre des Transports précédent, car on avait attiré mon attention sur les risques d'explosion au dépôt de Symington à Winnipeg au cours de la manutention des wagons-citernes de gaz propane. J'ai reçu du ministère des Transports l'assurance que, dans la manutention des wagons de gaz de pétrole liquéfié, on prend les précautions suivantes. Peut-être devrais-je verser une partie de cette assurance au compte rendu. Voici:

● (1450)

Le service du règlement régissant la manutention du gaz de pétrole liquéfié public, avec le journal des avis, des instructions préparées par ordinateur qui exigent:

Pour le triage de butte, les wagons de GPL doivent être triés un à un, et le wagon suivant un wagon de GPL sur la même voie de triage doit de même être garé séparément.

Pour le triage sur voie en palier, les wagons de GPL seront poussés jusqu'au point d'arrêt, et le wagon suivant un wagon de GPL sur une même voie de triage sera lui aussi poussé jusqu'au point d'arrêt.

Si je comprends bien, ces directives, dont on a pris librement l'initiative, communiquées par bulletin à tous les chefs de gare