

s'occuper d'abord des personnes. Il a aussi ajouté que les décisions concernant l'abandon de certaines localités ou d'autres changements ne pouvaient venir d'en haut. Ainsi soit-il, c'est tout ce que je peux ajouter. Un jour nouveau vient de se lever.

C'est pourtant le même ministre, monsieur le Président, qui siégeait dans les grands comités du cabinet qui ont autorisé la suppression de 20 p. 100 des services-voyageurs. Je me demande quels intérêts il servait à ce moment-là. Le ministre adopte une attitude équivoque et hypocrite. Le transport des produits dangereux est une question trop importante pour qu'on fasse à ce sujet de la politique partisane. Nous l'avons bien vu au lendemain de l'incident de Mississauga et quand nous avons décidé en 1979 d'instaurer une commission d'enquête, la Commission Grange, soit la façon la plus objective et la plus sérieuse de s'attaquer à ce genre de problèmes.

Il existe déjà une loi qui régit le transport des produits dangereux. Le texte du règlement d'exécution de la loi est fort volumineux, complexe, coûteux à appliquer et paperassier. Il y a divergence d'opinions entre l'industrie et les gens qui habitent le long du corridor. Les craintes sont réelles et il faut régler la question de manière réaliste et pratique. Il y a une question de réciprocité avec les États-Unis et il y a les règlements qui y sont en vigueur.

● (1825)

Le fait est que nous avons de plus en plus d'accidents où des substances dangereuses sont en cause. En 1982, il y a eu 170 graves accidents ferroviaires mettant en cause des produits dangereux. En 1983, il y en a eu 159. En 1982, il y a eu 91 accidents mineurs et 323 majeurs. Ce sont les chiffres de la CCT, monsieur le Président. La situation ne s'améliore pas, elle empire. Le ministre n'agit pas. Il prononce des discours politiques, il pose pour la galerie et manœuvre pour se tailler une place de choix. Il est au premier rang de tous les mouvements qui sont politiquement profitables. Il n'a cependant pas encore produit de résultats. En fait, il peut prendre des mesures très positives et définitives pour réduire la vitesse. Il peut prendre des initiatives très positives en ce qui concerne l'entretien de wagons-citernes vides. Il peut agir positivement pour faire correctement identifier les wagons qui transportent des substances dangereuses. Jusqu'ici il n'a rien fait. Je prie instamment le ministre de respecter ses engagements. Je lui demande de mettre les sociétés ferroviaires en demeure d'agir. La question est beaucoup trop importante pour que le ministre se livre à ce genre de manœuvres politiques.

[Français]

Mme Éva Côté (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, je veux prendre quelques secondes pour dire que je ne pense pas que le ministre des Transports actuel (M. Axworthy) soit tellement changeant, si

L'ajournement

je m'en tiens aux propos de mon collègue de Végréville (M. Mazankowski). Il m'apparaît plutôt que les décisions qui ont été prises par l'actuel ministre des Transports sont très bonnes et dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Si on revient à la question qui a été posée par l'honorable député de Végréville concernant le transport des marchandises dangereuses, le document auquel se réfère mon honorable collègue a été préparé par le service du transport des matières dangereuses, et englobe les recommandations de M-Trac et la réplique et discussion des chemins de fer. Le manque de temps n'a pas permis de vérifier ou de contrôler aucune des données contenues dans ce rapport. Ce rapport a été produit en 40 exemplaires seulement, et n'a bénéficié que d'une distribution très restreinte. Cependant, un exemplaire a été adressé au bureau de l'honorable député de Végréville.

Le bureau de l'inspecteur général de la sécurité des transports a été mandaté pour étudier l'ensemble du transport des matières dangereuses, et a déjà entrepris cette étude. En plus d'étudier la documentation relative à ce domaine, il a assisté à une rencontre du ministre avec le groupe M-Trac, pour entendre les représentations sur certains des aspects à ce sujet.

Des discussions ont également eu lieu à Toronto avec les représentants de CP Rail, qui lui ont fait visiter les installations ferroviaires dans le Toronto Métropolitain. Dès que l'étude sera complétée, monsieur le Président, et que les représentations auront été reçues de tous les groupes en cause, toute l'information sera analysée et un rapport contenant des recommandations sera préparé à l'attention du ministre.

Concernant les mesures très strictes qui ont été prises relativement à un incident qui s'est produit à la gare McMillan, dans la partie Nord-Ouest de Toronto, où un des wagons s'est brisé en transportant soit du butane, du propane ou de l'ammoniaque anhydre, le Comité des transports des chemins de fer de la Commission Canadienne des Transports vient d'ordonner aujourd'hui de retirer du service 26 wagons-citernes qui pourraient être défectueux. Mais l'enquête qui est actuellement en cours, et qui avait débuté concernant cet incident qui s'était produit à Toronto, reprend, et se poursuivra jusqu'à ce qu'on ait appris tout ce qu'il fallait connaître concernant ces wagons qui ont été maintenant retirés du service à cause de défauts de fabrication.

Je crois, monsieur le Président, que les commentaires que je viens de faire devraient répondre à la question de mon collègue de Végréville.

Le président suppléant (M. Guilbault): La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne à 14 heures demain.

(A 18 h 30, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)