

peuplées où il faut prendre toutes les précautions voulues dans la manutention des matières dangereuses.

De nombreux Canadiens, surtout peut-être dans le sud de l'Ontario n'ont pas à remonter bien loin pour se rappeler un événement qui a soulevé d'énormes craintes au sujet de cette question importante du transport des marchandises dangereuses.

En 1979, un train a déraillé à Mississauga. Il transportait du chlore à l'état gazeux. Vingt-quatre wagons sont sortis de la voie à un passage à niveau sur le chemin Mavis lorsqu'une boîte d'essieu qui sert à lubrifier les essieux a surchauffé, ce qui a entraîné une dislocation. Deux wagons remplis de propane ont explosé dans une énorme boule de feu de chlore gazeux. Plus de 225 000 habitants de Mississauga ont été forcés de quitter leur maison pendant plusieurs jours. Cette image est gravée dans ma mémoire, car à l'époque, j'étais reporter pour une station de télévision locale à Hamilton. On m'a chargé alors de me rendre à Mississauga pour couvrir l'accident, découvrir ce qui s'était passé et faire ensuite des reportages sur l'évacuation des centaines de milliers de personnes.

Je ne voudrais pas que mes collègues pensent que les comparaisons que je vais faire ont des motifs partisans. Pas du tout. Je fais cette comparaison, car tout comme on le précise dans la motion sur la déréglementation et la sécurité dont la Chambre a été saisie hier, en matière de transport, il faut d'abord et avant tout se préoccuper de la sécurité. Il est impossible d'esquiver les problèmes de sécurité. On peut faire les parallèles suivants.

Tout d'abord, tout comme dans le cas de l'écrasement de Dryden, le déraillement de Mississauga a entraîné une enquête judiciaire dirigée cette fois-là par Samuel Grange. En outre, là aussi, cet accident a été attribué en partie à des normes de sécurité insuffisantes en matière d'inspection et d'entretien du matériel. Dans les deux cas, il n'y avait pas de voyants d'alerte. Heureusement cependant, dans le cas du déraillement à Mississauga, il n'y a pas eu de blessés graves.

En 1970, l'Ontario a été le théâtre de trois accidents importants qui ont vivement inquiété la population et entraîné des enquêtes publiques. Il y a eu d'abord un déraillement de 25 wagons à Coburg, puis un déraillement de 14 wagons causé par un palier lisse défectueux et enfin, une collision.

Dans le rapport qu'il a présenté en 1979 sur le déraillement à Mississauga, le commissaire a fait une déclaration au sujet de la Commission canadienne des transports, la CCT qui est aujourd'hui l'Office national des transports. Je cite:

k) La question du financement

Or, il y a une double raison à cet immobilisme, si on peut l'appeler ainsi. D'abord, on note un manque d'argent et de main-d'oeuvre. À

Initiatives ministérielles

cet égard une soumission a été présentée au Conseil du Trésor (d'après ce que j'ai pu apprendre) selon laquelle la CCT demanderait plus de fonds pour les salaires afin d'accroître l'ampleur des programmes d'enquête sur les accidents, les inspections, la planification et l'élaboration de normes y compris l'acquisition de fonctionnaires qualifiés devant se rendre dans les installations des expéditeurs et des fabricants et dans les gares du Canada afin de s'assurer que les compagnies se conforment aux règlements du Livre rouge. Je ne connais pas, toutefois, l'ordre de priorité de ces questions et je ne veux pas, non plus, m'ingérer dans les décisions du Conseil du Trésor. La CCT devrait, tout au moins, recevoir ces fonds afin de trouver des réponses ne dépendant pas des renseignements ou opinions fournis par les chemins de fer. Les chemins de fer doivent rendre des comptes à leurs actionnaires et la CCT au public.

Autre raison est d'ordre philosophique. Il est très clair, d'après les preuves présentées par l'ancien président, M. David Jones, et le président actuel du CTCF, M. John Gray, qu'il existe une profonde répugnance contre l'idée de prendre des mesures impliquant des dépenses ou des pertes pour les chemins de fer sans avoir d'abord effectué une enquête complète sur le montant de cette dépense ou de cette perte et sans être assuré que les avantages compenseront complètement cette perte [...]. Je ne comprends pas que le commissaire puisse laisser les compagnies de chemins de fer régler la vitesse et la longueur des trains. Un train long et rapide est rentable, mais il n'est pas nécessairement sécuritaire.

Ce sont de sages paroles, madame la Présidente, mais ne semblent-elles pas familières? D'une part, il y a l'argent et, de l'autre, la sécurité. De quel côté ce gouvernement se tourne-t-il depuis quelque temps, madame la Présidente?

• (1020)

N'oublions pas non plus que nous avons de plus en plus affaire à du transport intermodal d'une technologie avancée. Sur les routes, il arrive parfois que des camions qui tirent deux longues remorques dépassent la limite de vitesse. Aux États-Unis, des camions tirent même trois remorques. On empile à une hauteur excessive les boîtes de camion que transportent les trains. Les fourgons de queue ont disparu et sont remplacés par des détecteurs d'une haute technicité. Il est évident que tous ces facteurs augmentent les risques d'accidents. La prudence est de mise.

Permettez-moi de revenir aux observations que j'ai faites sur la question de la sécurité. Selon un rapport publié en 1989 par la Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada, le nombre réduit d'inspecteurs et la grande tolérance permise dans les inspections pourraient être à l'origine d'autres accidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Depuis l'accident survenu à Mississauga en 1979, les compagnies de chemin de fer ont mis à pied 2000 inspecteurs de la sécurité. Deux mille, madame la Présidente. Est-ce là une façon d'assurer la sécurité?

En 1989, la Chambre a examiné la question de l'importation par camion de combustibles contaminés. Il semble qu'il n'y avait pas suffisamment de personnel aux frontiè-