

Transport des marchandises dangereuses

autre, pour leur faire franchir les frontières provinciales ou pour les embarquer à bord de navires ou d'avions à destination de l'étranger, il ne faudra plus, en vertu de ce nouveau projet de loi, qu'un strict minimum de documents d'expédition. De même, l'étiquetage et le marquage des emballages et des conteneurs seront simplifiés ainsi que l'emballage de sorte que les marchandises n'auront pas à être déballées puis remballées, désétiquetées puis réétiquetées chaque fois qu'on les transportera ou qu'on les transbordera d'un endroit à un autre.

En somme, ce bill comporte certaines dispositions visant à uniformiser les normes de sécurité, les procédures et les étiquettes devant être appliquées pour toutes les catégories de marchandises dangereuses quel que soient le ou les modes de transport employés. En outre, ce projet de loi tient compte des devoirs et des responsabilités de tous ceux qui sont chargés de la préparation, de la manutention ou du transport de ces produits et leur impose les responsabilités qui leur incombent normalement dans le cadre des opérations de transport. En vertu de ce projet de loi, les acheteurs et les revendeurs doivent désormais assumer les mêmes responsabilités que celles qui incombaient jusqu'ici aux transporteurs tenus de voir à leur bon achèvement.

L'application des règlements et des normes adoptées aux termes de ce projet de loi sera assurée par des inspecteurs ayant reçu une formation spéciale et qui relèveront soit directement de Transports Canada, soit d'autres ministères fédéraux, provinciaux ou encore des pouvoirs publics municipaux. Ces inspecteurs auront des pouvoirs assez étendus pour examiner et saisir des marchandises ou emballages présentant des dangers, et ils pourront imposer des amendes dans certaines circonstances. Ils pourront également prendre toutes les mesures voulues pour limiter les conséquences d'accidents ou incidents survenant pendant le transport de produits dangereux.

● (1550)

Ce bill représente donc un des trois principaux volets du programme destiné à assurer la sécurité pendant le transport des produits dangereux. Il s'agit d'abord d'un instrument législatif permettant de faire face aux gros risques que peut présenter le transport de produits dangereux en l'absence des précautions voulues. Dans le cadre du deuxième volet de ce programme de sécurité, on établira des règlements, en vertu du bill, pour veiller à ce que les produits dangereux soient identifiés comme tels et à ce qu'ils entrent dans le système de transport et en sortent de façon sûre et économique. Le troisième volet sera l'établissement d'un programme d'urgence, en collaboration avec d'autres organismes fédéraux et les provinces.

Il va sans dire que la loi ne peut pas empêcher les accidents. Elle peut néanmoins en limiter le nombre en dissuadant le gens de prendre des risques inutiles, et elle peut limiter les dégâts en permettant au personnel d'urgence d'intervenir en cas d'accident.

Monsieur l'Orateur, j'ai dit que tous les intéressés étaient en faveur de ces règlements. On peut voir que le gouvernement du Canada est d'accord sur ce plan avec les autorités provinciales et les industries concernées car, depuis quatre ou cinq ans, il y a eu énormément de consultations et d'échanges à ces trois niveaux en vue de formuler une loi et des règlements acceptables pour chacun. On peut voir également que les États-Unis et certains de nos principaux partenaires commerciaux sont éga-

lement d'accord d'après les discussions longues et fructueuses qui se sont déroulées dans le cadre d'organismes spécialisés des Nations Unies, comme l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, l'Organisation de l'aviation civile internationale, le Conseil économique et social, la Commission économique pour l'Europe, et également, entre les experts de Transports Canada, et du ministère des Transports des États-Unis.

On peut maintenant dire qu'une tierce partie est intervenue dans cette affaire, à savoir le public en général. A la suite des vives réactions qu'inspire le nombre croissant d'accidents et d'incidents survenus au cours du transport de marchandises dangereuses, l'opinion publique se préoccupe davantage des dangers que présentent pour la vie humaine et l'environnement les produits chimiques de plus en plus puissants et potentiellement destructifs qui sont transportés à travers notre pays. Cette prise de conscience fait que l'on pose fréquemment des questions à Transports Canada pour savoir comment est réglementé le transport de telles marchandises.

J'espère avoir persuadé les députés de la nécessité vitale d'adopter une législation uniforme concernant le transport de marchandises dangereuses au Canada, tant du point de vue de la sécurité que du maintien de relations commerciales saines et prospères avec d'autres pays. Le gouvernement du Canada a joué un rôle très actif dans les tentatives interprovinciales et internationales en vue d'instituer des normes de sécurité uniformes et il est dans notre intérêt d'adopter rapidement les mesures législatives contenues dans le bill C-17.

M. Don Mazankowski (Vegreville): Monsieur l'Orateur, pour commencer, je voudrais préciser que notre parti appuie le principe et donc l'objectif principal de ce projet de loi. Je crois qu'il est de mon devoir de reconnaître la nécessité d'un tel projet de loi compte tenu de l'accroissement des accidents résultant du transport de marchandises dangereuses et ayant causé des décès ou des blessures. Il est indubitable qu'une telle situation fait ressortir la nécessité d'une loi bien structurée, du type de celle dont nous sommes saisis au titre de ce bill pour nous assurer que l'intérêt public sera pris en considération et que le transport de marchandises dangereuses ne présentera plus de danger pour la population.

Je voudrais également dire que les députés de ce côté-ci de la Chambre sont inquiets et déçus que le gouvernement s'attaque au problème des transports d'une manière aussi peu systématique depuis que l'actuel ministre des Transports (M. Lang) assume cette responsabilité. Nous estimons que l'on aurait dû nous soumettre l'ensemble de la nouvelle politique présentée en 1976 sous la forme du bill C-33. Un bill analogue a été présenté de nouveau sous le nom de bill C-20. Le ministre des Transports a fait publier une série de livres blancs et de déclarations de politique à la suite de la nouvelle politique adoptée par le gouvernement mais aucun de ces documents n'a encore jamais été soumis à l'attention d'un comité. Peut-être cela ont-ils été examinés uniquement à une ou deux séances du comité.

Je tiens à vous dire, monsieur, que le comité permanent des transports et communications est sans doute un des moins bien employés, bien que les transports constituent la clé d'une croissance économique équilibrée, la clé d'une saine industrialisation, la clé d'un semblant d'unité nationale. Et pourtant cette question n'a pas bougé du *Feuilleton*, elle n'a pas été