

### *Initiatives ministérielles*

chandises dangereuses. Ces points seront sûrement abordés au cours des travaux du comité.

Je voudrais tout d'abord faire quelques observations générales sur le projet de loi. Le projet à l'étude, intitulé Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, est une version remaniée de l'actuelle Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Le but explicite du projet de loi est d'accroître la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement pendant le transport des marchandises dangereuses.

Le projet de loi porte aussi sur d'autres questions, notamment les suivantes: manutention, transport et importation de marchandises dangereuses, exigences et normes en matière de sécurité, plans d'intervention d'urgence, réglementation de contenants normalisés, responsabilité financière, mesures à prendre pendant les interventions d'urgence, pouvoirs d'inspection et d'intervention des inspecteurs fédéraux.

Le projet de loi C-45 renforcerait la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Nous admettons volontiers que certaines améliorations nous plaisent.

Le projet nous donnera un cadre législatif clair pour réglementer le transport de ces marchandises, il mettra davantage l'accent sur les mesures à prendre avant le transport proprement dit afin de garantir la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement.

À propos de ce dernier point, je voudrais commenter brièvement la question soulevée à l'article 6 du guide de l'inspecteur sur l'application de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses.

Voici ce que dit cet article:

En cas d'accident certaines matières dangereuses peuvent encore, après coup, causer des dégâts ou présenter un risque. Une fuite de gaz comprimés ou inflammables transportés par wagon-citerne pourrait, par exemple, causer un accident secondaire. Cet article exige, pour les matières dangereuses énumérées à l'annexe XII du Règlement, que des plans d'intervention d'urgence soient établis avant même de les expédier. Il incomberait donc à l'expéditeur d'être prêt à intervenir en cas d'accident mettant en cause ces produits.

Le fardeau en incomberait donc à l'expéditeur, qui est le plus souvent le fabricant, car c'est lui l'expert concernant les caractéristiques du produit et celui qui est le mieux placé pour savoir quoi faire pour intervenir efficacement en cas d'accident. Si le fabricant n'est pas au Canada, c'est l'importateur qui est considéré comme l'expéditeur. Ce principe vaut pour l'ensemble du projet de loi, de sorte que tout ce qui s'est fait ou aurait dû se faire hors du Canada est la

responsabilité de l'importateur. Notez que cela offre une meilleure protection et permet de mieux appliquer la loi que lorsqu'on a affaire à un agent. Les dispositions relatives aux agents ont par conséquent été abrogées.

Les paragraphes suivants répondent à notre principale préoccupation à cet égard.

Selon les modalités de cet article, quiconque désire expédier une matière mentionnée à l'annexe XII devra présenter un résumé de plan d'intervention d'urgence qui sera «immédiatement» agréé provisoirement. Une fois qu'un spécialiste des mesures correctives aura examiné le plan attentivement, l'agrément sera maintenu s'il le juge acceptable. Si le plan est jugé inacceptable, l'agrément sera retiré et l'expéditeur devra cesser d'expédier cette matière dangereuse.

Ce dernier paragraphe est de nature à nous inquiéter car il semble indiquer que l'on accordera provisoirement sur-le-champ la permission de transporter les marchandises énumérées à l'annexe XII, les matières les plus dangereuses, avant qu'un spécialiste des mesures correctives n'examine le plan attentivement.

Si, comme le texte dit clairement qu'il ne s'agit que d'une approbation préliminaire, l'intention est d'exiger que l'expéditeur attende les résultats de cet examen attentif avant d'expédier les matières en cause, il n'y a pas de problème. Cela ne donnera pas grand-chose aux préposés à la sécurité ni aux localités par où transitent des produits dangereux si l'on attend qu'un accident se produise pour renverser la décision ou supprimer l'expédition de ces marchandises une fois qu'elle sera commencée.

• (1250)

C'est donc manifestement un des points que nous voudrions examiner attentivement au comité afin de nous assurer que l'approbation «immédiate» ne vise que les préliminaires et non l'expédition elle-même tant qu'on n'aura pas procédé, comme on le dit ici, à un examen approfondi de la situation.

Mes collègues ont abordé un certain nombre d'autres questions sur lesquelles je voudrais revenir.

Beaucoup de marchandises très dangereuses transitent par Kootenay-Ouest—Revelstoke, ma propre circonscription. La plupart de ces marchandises sont transportées par camion ou par train. Or, cette région est très accidentée et offre des segments de voie ferrée parmi les plus difficiles au Canada et certes beaucoup des côtes les plus abruptes du réseau routier national.