Les enquêtes officielles sur les accidents maritimes sont réparties en quatre principales catégories d'accidents. La première catégorie s'applique aux accidents qui ont provoqué une inquiétude considérable chez le public (c'est-à-dire qui ont ébranlé la confiance du public dans le mode de transport visé). La deuxième catégorie comprend les accidents qui ont entraîné de nombreuses morts, soit de voyageurs soit de membres de l'équipage. La troisième catégorie englobe les cas où le ministre n'a pas pu déterminer par une enquête normale la nature de l'accident. La quatrième et dernière catégorie comprend les accidents qui comportent des leçons ou des procédés que le ministre des Transports veut signaler à l'attention des transports maritimes.

Bien que la loi sur la marine marchande du Canada autorise le ministre des Transports à nommer tout agent de gouvernement du Canada au poste de commissaire afin de mener une enquête officielle, c'est ordinairement un magistrat qui est nommé, de la même façon que des juges sont nommés dans le cas d'accidents d'aviation. En plus du commissaire, le ministre nomme des évaluateurs afin d'aider le commissaire lors de questions techniques qui peuvent surgir pendant l'enquête publique. La façon de mener les enquêtes officielles est régie par la réglementation des accidents de la marine marchande établie en vertu de la loi sur la marine marchande du Canada.

Les enquêtes sur les accidents ferroviaires sont visées par les articles 225 et 226 de la loi sur les chemins de fer. Actuellement, les accidents ferroviaires doivent être immédiatement signalés et un bureau de la Commission canadienne des transports reste ouvert 24 heures sur 24 pour cette fin. Après notification, on envoie immédiatement un inspecteur régional sur la scène de l'accident. Le rapport de l'inspecteur régional et tous les renseignements fournis en vertu de l'article 225 de la loi sont confidentiels et ne peuvent être diffusés sauf si la Commission des transports l'ordonne.

Lors des enquêtes sur les accidents, l'inspecteur possède tous les pouvoirs d'un tribunal. Les chemins de fer subissent en moyenne un accident par jour. Trente pour cent des accidents sont provoqués par des voitures qui heurtent les trains de côté, 80 p. 100 se produisent à des passages à niveau protégés et 50 p. 100 ont lieu en plein jour. En 1968, une modification apportée à la loi sur les chemins de fer exigeait que les trains soient pourvus de réflecteurs sur leurs côtés, mais le taux d'accidents n'a pas subi d'amélioration sensible. Une enquête publique est ordinairement tenue par la Commission canadienne des transports quand surviennent des accidents graves, afin de trouver la cause de l'accident et d'empêcher qu'il se renouvelle. Comme pour les autres modes de transports, le but de l'enquête n'est pas de déterminer l'erreur.

L'Orateur suppléant (M. Boulanger): Comme il est 6 heures, la Chambre s'ajourne jusqu'à 8 heures.

(La séance est suspendue à 6 heures.)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 8 heures.

Licences d'exportation et d'importation—Loi

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI SUR LES LICENCES D'EXPORTATION ET D'IMPORTATION

MODIFICATIONS PORTANT SUR L'EXPORTATION DES PRODUITS DES RESSOURCES NATURELLES ET L'IMPORTATION DES PRODUITS AGRICOLES

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Andras, présentée au nom du ministre de l'Industrie et du Commerce: Que le bill C-4, tendant à modifier la loi sur les licences d'exportation et d'importation, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques.

M. Don Blenkarn (Mississauga): Monsieur l'Orateur, je suis content de voir qu'on étudie ce bill. J'espère qu'il constitue une nouvelle politique gouvernementale qui régira l'exportation et l'importation des matières premières, et c'est de cela que je veux parler. J'espère aussi qu'il répond aux réalités actuelles. Nous devons reconnaître ce qu'est le Canada, quel a été notre rôle et quel est notre potentiel.

Nous avons appris à l'école comment le Canada s'est d'abord développé grâce au commerce des fourrures. Les Canadiens piégeaient les animaux et vendaient leurs fourrures sur les marchés européens où elles étaient transformées en vêtements précieux. Nous nous sommes mis ensuite à abattre des arbres. Ainsi, en Ontario, le pin blanc et le chêne étaient réservés aux navires de Sa Majesté et de grandes quantités de bois d'œuvre étaient acheminées par flottage sur l'Outaouais, pour être exportées vers les marchés étrangers où on le transformait en objets utiles de grande valeur. Voilà quelle a été l'histoire du Canada. Nous avons exporté du minerai de fer, du charbon, du nickel, du cuivre, du zinc et de l'amiante. Nous avons tiré de nos forêts le bois de construction et la pâte et nous les avons envoyés à l'étranger où on les a transformés en produits finis de plus grande valeur. En vérité, nous étions connus comme une nation de bûcherons et de porteurs d'eau. C'est presque devenu un cliché lorsque l'on décrit le rôle du Canada.

Les années 70 nous posent de nouveaux problèmes. Dans le domaine des mines, les nouvelles machines sont capables, manuellement ou tout au plus avec l'aide d'un ou de deux hommes, d'éventrer des montagnes entières; grâce aux nouvelles pelles, on peut charger des trains intégraux qui, rapidement, quasi sans intervention de l'homme, achemineront les ressources de notre pays à l'étranger. Il n'en résulte guère d'emplois pour les Canadiens. Il s'ensuit que nous exportons le sang même de la nation, sans tirer de réels avantages de ces matières premières.

● (2010)

Nous avons alors assisté à un exode vers les villes de ceux qui habitaient dans les municipalités ou dans des endroits éloignés. Le chômage a atteint un taux de 17 ou 18 p. 100 à Terre-Neuve pour prendre des proportions incroyables dans le nord des Prairies, parmi les Indiens et les métis. Or, nous avons extrait de ces régions pour le transporter par wagons couverts, pipe-line, trains intégraux ou grands camions le sang même de ces régions, sang qui aurait pu leur faire prendre de l'essor et prospérer.