

LA LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

MESURE VISANT À ASSURER LA SÉCURITÉ DU PUBLIC ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

L'hon. Bud Cullen (au nom du ministre des Transports) propose: Que le bill C-17, tendant à assurer la sécurité du public et la protection de l'environnement au cours du transport des marchandises dangereuses, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

—Monsieur l'Orateur, au nom de mon collègue, le ministre des Transports (M. Lang), j'aimerais dire qu'il est à Terre-Neuve, région très importante de notre pays—ce dont nos collègues d'en face conviendront sans doute—en train de signer des accords qui seront sûrement très avantageux pour cette province.

L'accroissement des échanges commerciaux entre le Canada et les pays d'autres continents, jointe à l'évolution rapide de la technologie des transports et à l'utilisation fréquente de substances dangereuses dans les procédés de fabrication ordinaires, réclame de toute urgence l'adoption d'un règlement régissant le transport des marchandises dangereuses.

Différents niveaux de gouvernement ont adopté, à différentes époques et à l'égard de modes de transport variés, tout un éventail de mesures législatives qui s'appliquent présentement à certaines marchandises dangereuses déterminées. On ne peut évidemment pas prétendre que ces instruments, même considérés dans leur ensemble, permettront de s'assurer que ces marchandises arriveront jusqu'au système de transport, l'emprunteront et seront déchargées en toute sécurité de façon économique. Au contraire, les fabricants, les expéditeurs et les transporteurs de marchandises dangereuses ont maintenant à compter avec un dédale de règlements, selon le mode de transport utilisé et l'origine et la destination des produits transportés. Le Canada n'est pas le seul à éprouver le besoin de résoudre ce problème, mais nous pouvons éprouver quelque fierté à dire qu'avec l'appui précieux des provinces et des industries intéressées nous sommes parmi les premières nations du monde à formuler une législation multi-modale dans ce domaine.

En vertu du bill C-17, visant à assurer la sécurité du public et la protection de l'environnement au cours du transport des marchandises dangereuses, des amendes plutôt sévères seront imposées aux transporteurs de marchandises dangereuses qui cherchent à se soustraire à leurs responsabilités. Or ceux-ci sont très peu nombreux, si l'on en juge par la rareté de graves accidents survenant en cours de transport de marchandises dangereuses au Canada. Cependant, il n'est plus possible de compter uniquement sur les normes nationales pour continuer à faire bonne figure en matière de sécurité. Quoi qu'il en soit, il y a une sphère d'activité qui n'est pas régie par des règles de sécurité uniformes au pays, et c'est le transport par route.

Abordons d'abord les aspects internationaux. Tout comme on ne saurait laisser à chaque pays le soin d'arrêter les normes de sécurité en ce qui concerne le transport par conteneur, il est évident que les normes régissant l'emballage, l'estampillage et les méthodes de manutention de produits dangereux doivent être internationales.

Depuis 1957, un comité de spécialistes en matière de transport de produits dangereux fait rapport au conseil économique

Transport des marchandises dangereuses

et social des Nations Unies et présente des recommandations sur les questions dont je viens de parler. Le Canada a pris une part active aux travaux de ce comité, et il existe maintenant un large consensus international sur les normes à appliquer qui justifie amplement que le gouvernement du Canada présente une mesure législative majeure. Une mesure de ce genre établirait des normes et arrêterait des règlements détaillés sur les devoirs et responsabilités de toutes les parties en cause, à partir du moment où les produits sont prêts à livrer jusqu'à leur arrivée à leur destination finale.

Comme je l'ai dit, le transport routier soulève des problèmes particuliers autant à l'intérieur du Canada qu'entre le Canada et les États-Unis. Les problèmes qui surgissent au Canada résultent du fait que la plupart des lois régissant la circulation et la sécurité routières sont de ressort provincial, tout comme d'autres lois connexes relatives à des questions comme la sécurité au travail, la protection de l'environnement et les mesures d'urgence. Les normes peuvent donc varier d'une province à l'autre. Ce problème est encore aggravé par le fait que les États-Unis ont leurs propres normes, qui peuvent être entièrement ou partiellement acceptables dans certaines provinces mais inacceptables dans d'autres, et peuvent ou non entrer en conflit avec des lois et des règlements fédéraux canadiens.

Il y a eu une collaboration fructueuse entre nos deux pays, surtout sous forme d'accords de réciprocité visant à accepter de part et d'autre les normes de l'un et l'autre pays pour l'emballage et l'étiquetage. Cependant, des problèmes moins faciles à résoudre ont commencé à surgir dans certains secteurs, par exemple les exigences canadiennes et québécoises voulant que les inscriptions sur l'emballage et les documents d'expédition soient toutes en anglais et en français—ce qui ne s'impose pas aux États-Unis—et le désir exprimé par le Canada d'adopter les normes de toxicité de l'Organisation mondiale de la santé, ce qui entraînerait la réglementation d'un plus grand nombre de produits au Canada qu'aux États-Unis.

Des mesures législatives uniformes au Canada faciliteraient évidemment la négociation d'arrangements réciproquement acceptables avec les États-Unis dans ces domaines et dans d'autres. Dans la mesure où le Canada peut sur le plan national appliquer les normes américaines, il peut également adopter des règlements uniformes régissant tous les modes de transport à l'intention des industries qui se livrent à la fabrication et à l'expédition de marchandises dangereuses.

C'est un idéal que partagent l'industrie et le gouvernement, comme en témoigne le vœu nettement formulé par tous les intéressés qu'une réglementation logique et générale soit adoptée dans ce domaine, vœu qui fait vivement contraste avec la tendance actuelle qui est de critiquer l'intervention du gouvernement dans le secteur privé.

De prime abord, certains groupes touchés auraient pu réagir défavorablement à l'idée que leur paperasserie sera apparemment accrue et que leurs frais généraux grimperont par suite de la présentation d'un autre projet de loi concernant le transport. De fait, la plupart se sont rendu compte que le projet de loi sur le transport des marchandises dangereuses et les règlements en découlant auront un effet tout à fait opposé. Alors qu'il fallait jusqu'ici trois documents, parfois plus, pour transborder des marchandises d'un moyen de transport à un