

Sécurité des conteneurs—Loi

déjà été saisie et a même failli en terminer l'étude à quatre reprises. Elle en est actuellement saisie pour la quatrième fois. Grâce à ce processus, le texte du bill a été dûment épuré, et on semble avoir répondu à toutes les objections. Les deux partis d'opposition m'ont laissé entendre qu'ils approuvaient le bill. Cette mesure nous permettra de ratifier la Convention internationale qui devrait être conclue avant septembre 1982.

Tant que le bill n'aura pas été adopté, nous ne disposerons pas d'instrument pour ratifier cette convention internationale. Le bill facilitera le transport de marchandises canadiennes par conteneurs grâce à l'application au Canada des normes acceptées internationalement touchant la sécurité des conteneurs. L'adoption du bill sera bien accueillie par l'industrie directement visée par les dispositions de la Convention. Je prie donc tous les députés d'appuyer le bill.

M. Ian Deans (Hamilton Mountain): Madame le Président, il est une question relativement nouvelle au sujet des chargements dangereux qui me préoccupe depuis quelque temps déjà. Dernièrement, nous entendons de plus en plus souvent parler dans la presse ou ailleurs des problèmes que les déchets industriels liquides, le mélange de ces mêmes déchets et leur transport posent aux municipalités. J'ai constaté avec un certain effroi que les conteneurs qui servent actuellement à l'entreposage et au transport des déchets ne sont pas conçus pour recevoir le mélange de liquides qu'on y met, et qu'on utilise des conteneurs à d'autres fins que celles auxquelles ils sont destinés à l'origine.

Je préconise donc qu'en établissant les formalités concernant l'inspection, on attache une attention toute particulière à la question de l'entreposage et du transport. Tout le monde a certainement entendu parler de l'affaire de Love Canal mise au jour à Buffalo dans l'État de New York. A cause d'un manque de connaissances et, partant, d'un manque de précautions, des produits toxiques ont fait courir des risques aux habitants de la région. Je ne veux pas qu'on continue à transporter, comme c'est le cas actuellement, des déchets industriels liquides dans de simples citernes qui ont jusqu'ici servi à l'acheminement de produits moins toxiques, moins dangereux.

Quand le ministre et les collaborateurs de son ministère effectueront cette étude et fixeront les normes régissant cette convention, il faudra qu'ils attachent toute l'attention voulue à cette question extrêmement délicate, en quelque sorte assez nouvelle mais extrêmement sérieuse. Ils doivent chercher à faire cesser la situation qui existe depuis des années dans notre pays, alors que les transporteurs ont permis par inadvertance, et parfois à dessein, je le suspecte, que la fuite des déchets puisse faire planer un danger sur tout notre environnement.

Le ministre n'a qu'à me faire signe de la tête pour me signifier si oui ou non ce texte de loi est rétroactif et si donc ce bill ne vise pas les transporteurs existants. La mesure a-t-elle, oui ou non, un effet rétroactif?

● (1430)

M. Bockstael: Elle n'a pas d'effet rétroactif.

M. Deans: Elle n'a pas d'effet rétroactif; c'est ce que je pensais. Voilà pourquoi je voudrais suggérer ceci: vu qu'il s'agit d'une question extrêmement complexe qui sera sûrement débattue ultérieurement ici même et dans des assemblées provinciales, nous devrions nous pencher sur les méthodes de transport des déchets industriels liquides. Nous devons trouver

un moyen de rendre conformes à la présente loi, qui est censée protéger le public, les règlements et les normes d'inspection applicables aux transporteurs de déchets industriels liquides, pour nous assurer que les véhicules utilisés satisfont aux normes de la convention pour une période donnée. De cette manière, les exploitants actuels ne pourraient éluder la protection que nous espérons offrir, en se servant de véhicules et de citernes fabriqués avant la mise en application de la présente loi, et continuer ainsi une pratique qui s'est révélée extrêmement dangereuse dans un certain nombre de régions.

Puisque nous sommes à examiner les modalités d'application de la loi, il nous faudrait également songer aux méthodes d'entreposage de ces mêmes déchets. Nous nous demandons pour la plupart ce qui pourrait arriver quand certains déchets industriels, dont la variété ne cesse de s'accroître chaque jour, sont mélangés indifféremment dans les citernes; il pourrait en résulter une substance entièrement différente dont l'effet pourrait être beaucoup plus nocif.

Voilà pourquoi je voudrais rappeler au ministre qu'avec l'adoption du projet de loi nous faisons certes un pas en avant. La mesure ne réussit pas à faire taire toutes nos inquiétudes et celles-ci devront bientôt être examinées à la Chambre des communes.

M. Dan McKenzie (Winnipeg-Assiniboine): Monsieur l'Orateur, mes commentaires seront très brefs. Nous avons eu une discussion intéressante au comité, au début de la semaine, au sujet du bill C-21 et j'ai alors soulevé la question des produits chimiques expédiés à bord d'avions transportant des passagers. Le secrétaire parlementaire et ses collaborateurs ont fait savoir aux membres du comité que l'équipage des avions avait accès aux soutes et que s'il pouvait détecter des émanations ou de la fumée se dégageant de la cargaison, il pouvait l'examiner. Néanmoins, on ne nous a pas suffisamment expliqué comment l'équipage peut avoir accès à la cargaison en soute et les représentants du ministère se sont engagés à obtenir plus de renseignements.

Le ministre peut-il également demander aux gens de son ministère comment Air Canada, CP Air ou toute autre compagnie aérienne peuvent établir quels sont les produits chimiques enfermés dans les conteneurs? Il est déjà arrivé qu'aux États-Unis et au Canada les expéditeurs apposent sur les conteneurs des étiquettes ne correspondant pas à leur contenu, pour une raison ou l'autre; peut-être pour accélérer la livraison ou expédier leurs marchandises à bord d'un avion transportant des voyageurs plutôt qu'un avion-cargo. Certains produits chimiques peuvent être expédiés uniquement par avion-cargo tandis que d'autres substances moins dangereuses peuvent être expédiées à bord d'avions transportant des voyageurs. Comment ces gens peuvent-ils établir ce qu'il y a vraiment dans les conteneurs? En ouvrent-ils un certain nombre pour voir si le contenu correspond à l'étiquette ou se fient-ils uniquement à ce qui est indiqué sur celle-ci?

Je pose la question, car un avion-cargo de la Pan American World Airways s'est écrasé, il y a plusieurs années, à Boston. L'avion transportait une demi-douzaine de produits chimiques différents dont certains s'étaient répandus dans la sciure de bois que contenait la caisse qui a pris feu. L'avion s'est écrasé et les trois membres d'équipage ont été tués. Le plus malheureux dans cette histoire c'est que l'avion a survolé plusieurs aéroports pendant que l'équipage essayait de voir d'où venait la fumée et si l'avion avait atterri dans le premier aéroport au