

matière de protection de l'environnement et s'assurer que la société ferroviaire se conforme aux règlements.

Le ministre d'État aux Transports (M. Bouchard) a soulevé une autre objection à mon projet de loi dans une lettre qu'il m'a adressée le 5 décembre 1984. Voici ce qu'il m'a écrit:

L'amendement que vous proposez à la loi sur les chemins de fer à l'égard de la réglementation provinciale concernant les pulvérisations de produits chimiques pourrait poser le problème de la compétence fédérale-provinciale et de la jurisprudence dans un certain nombre de domaines auxquels on n'a pas encore songé.

Il est vrai que cela peut poser le problème de la compétence fédérale-provinciale. Néanmoins, la santé des Canadiens me paraît plus importante que les conflits de juridiction. J'exhorte les autorités fédérales et provinciales à s'entendre pour régler cette question, car ce n'est pas encore fait.

Il y a une quinzaine de jours, nous avons vu avec consternation le gouvernement fédéral rejeter toute responsabilité sur le dos des autorités provinciales à propos des déversements de PCB survenus dans le nord de l'Ontario. Heureusement, à notre connaissance, personne n'a été victime des déversements qui ont eu lieu l'été dernier dans la région de Cowichan. D'après ce que nous savons, cet incident n'a fait aucune victime, mais faut-il que quelqu'un en souffre et que cela provoque un véritable scandale à l'échelle nationale pour que nous nous décidions à agir?

Avant de quitter la Chambre cet après-midi je tiens à demander à la Chambre si nous devons attendre une catastrophe pour instaurer des règlements protégeant le public. J'exhorte donc le député à examiner ce projet de loi. Il me semble logique que les chemins de fer exploités dans une province soient tenus de se conformer aux règlements régissant l'environnement et la santé que la province a établis à l'intention de ses citoyens et de ses entreprises. J'exhorte tous les députés à appuyer cette mesure.

M. J. M. Forrestall (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, j'ai écouté le député avec intérêt. Vous n'ignorez pas, monsieur le Président, vous qui êtes un député éminent et qui occupez un poste important à la Chambre, que les députés de tous les partis s'intéressent depuis des années à cette question.

Je félicite le député d'avoir abordé ce sujet aujourd'hui. Notre intérêt pour la question des matières dangereuses a encore été relancé récemment par l'incident qui s'est produit dans le nord-ouest de l'Ontario et qui a failli être très grave. Il est donc opportun d'avoir une discussion générale sur un projet de loi qui obligerait les compagnies de chemins de fer à se préoccuper des questions écologiques et d'autres problèmes dans leurs relations avec les autorités provinciales. Pour avoir écouté le député à maintes reprises lors de débats à la Chambre, je sais qu'il ne s'intéresse pas uniquement à la question qui fait l'objet de la modification qu'il propose d'apporter à la Loi sur les chemins de fer.

L'article 219 de la Loi sur les chemins de fer dit ceci:

Toute compagnie doit faire couper ou arracher et détruire chaque année, avant leur montée en graine, les chardons et autres plantes nuisibles qui croissent sur l'emprise du chemin de fer ou sur les terrains contigus de la compagnie.

Chemins de fer—Loi

Aujourd'hui, pendant la séance du comité permanent des transports, nous avons étudié une loi adoptée par le Parlement en 1919. Le fait que cette loi soit en vigueur depuis 66 ans fait honneur aux législateurs de l'époque. En l'occurrence, il s'agit de la Loi sur l'aéronautique. Il me paraît évident que la Chambre devrait se pencher sur l'article que je viens de lire, comme le souhaitait le député en proposant cet amendement.

Par ailleurs, le texte de l'article 220 dit ceci:

La compagnie doit constamment tenir l'emprise de sa voie libre d'herbes mortes ou sèches, de mauvaises herbes et d'autres matières combustibles inutiles.

Nous ne devons pas oublier que la Loi sur les chemins de fer est en vigueur depuis longtemps. À l'origine, cet article visait à éviter que des étincelles dues à un blocage de roues ou des flammèches tombant des tenders n'incendient des buissons. Il s'agissait donc d'éliminer les mauvaises herbes, et on utilisait autrefois une main-d'œuvre nombreuse chargée de les arracher et de les brûler.

Depuis une trentaine d'années, les compagnies de chemins de fer ont utilisé de plus en plus de produits chimiques pour satisfaire aux exigences de l'article 219 de la loi. Au cours de la même période, la population a commencé à être sensibilisée aux effets que peuvent avoir les produits chimiques sur l'environnement et sur la santé des gens et des animaux dans les régions où ils sont utilisés. Comme la loi actuelle ne comporte aucune disposition réglementant l'emploi des produits chimiques, il semble logique de vouloir la modifier en conséquence.

Je ne cherche pas à extrapoler à partir de l'amendement proposé par le député, mais il est évident pour tout le monde que son intention, exprimée implicitement, va beaucoup plus loin. Puisque les opérations des compagnies ferroviaires touchent toutes les provinces, si nous voulons obliger ces dernières à se conformer aux lois des provinces dans lesquelles elles utilisent des produits chimiques, comme cet amendement le propose, il faudrait bien sûr prévoir un mécanisme permettant de suspendre l'application de certaines dispositions des lois provinciales qui sont inutiles, déraisonnables ou incompatibles avec la Loi sur les chemins de fer. L'amendement devrait créer le mécanisme en question.

Nous devons connaître les dispositions législatives fédérales et provinciales pertinentes et réfléchir à la question. Toutes les modifications éventuelles de la Loi sur les chemins de fer doivent prendre ces dispositions en considération. Le député propose de modifier l'article 2 de la Loi sur les chemins de fer, dans lequel, soit dit en passant, sont définis les termes employés dans toute la loi, mais je pense que les modifications proposées devraient figurer dans un autre article que l'article 2.

• (1720)

À l'automne de 1984, le député a écrit à ce sujet une lettre détaillée et mûrement réfléchie à la ministre de l'Environnement (M^{me} Blais-Grenier) et au ministre des Transports (M. Mazankowski). Le ministre d'État aux Transports (M. Bouchard) a répondu que l'on étudierait la question dans le contexte de la politique nationale des transports et de l'étude législative effectuée par le ministère.