

*Transport des marchandises dangereuses—Loi*

Comme je l'ai expliqué au début, la gamme et la variété des règlements découlant des lois actuelles sont énormes. A l'instigation du sénateur Marchand, dont j'ai parlé il y a un moment, un comité interministériel a été mis sur pied pour tenter d'harmoniser les règlements au cours de ce processus normal de leur mise à jour. Le conservatisme des industries concernées de même que la diversité des nombreuses lois habilitantes ont gêné ce travail. J'espère avoir au moins donné une description claire de la diversité, de la variété et de l'ampleur des règlements qui existent dans ce secteur. J'essaie de créer un climat psychologique. Autant nous voulons améliorer la situation, autant nous devons être réalistes et savoir que des progrès seront longs à réaliser. En écoutant nos interventions et en constatant le travail qu'accomplit le comité, le public ne doit pas être animé d'aspirations et d'attentes qui vont bien au-delà des pouvoirs de cette loi.

J'essaie tout simplement d'apporter une grande part de réalisme dans cette question de sorte que les membres du comité et le public en général sachent que même si des progrès peuvent être accomplis et même si l'on fait part de beaucoup de collaboration, il existe aussi un certain nombre de principes et de règles qui doivent être établis expressément. Cela prendra des années avant que nous obtenions les résultats escomptés dans ce domaine. C'est la pratique de l'art du possible, et voilà à quoi se résume la politique.

● (1250)

Il y a un peu plus de deux ans, en prévision de cette nouvelle loi, le ministère des Transports a publié un avant-projet des nouveaux règlements intégrés. Les associations industrielles furent invitées à les commenter et, depuis lors, deux autres projets ont été préparés et diffusés. Parce qu'il faut procéder à une identification de quelque 3 000 substances particulières et réglementer la construction des conteneurs et des véhicules de transport, les règlements paraissent passablement touffus. Pourtant, ils représentent moins de la moitié des dispositions qui s'appliquent actuellement au transport des substances dangereuses. Un bon nombre de règlements ont été élagués.

J'aurais une autre précision à apporter à ce moment-ci. Il s'agit du mandat confié au juge Samuel Grange qui, comme les députés le savent, mène une enquête sur l'accident ferroviaire survenu à Mississauga en novembre dernier. Un exemplaire du bill C-18 a été transmis au commissaire Grange et je lui ai demandé de nous faire part de ses observations sur les sujets qui lui paraîtront appropriés.

Le commissaire n'a pas pour mandat de faire l'étude du bill C-18, mais j'espère qu'à la suite de son enquête sur l'accident de Mississauga et de son étude sur les règlements des chemins de fer, il pourrait nous faire quelques suggestions utiles, surtout au sujet des pouvoirs de réglementer et des règlements eux-mêmes. Naturellement, les observations du juge Grange concernant la révision des règlements, observations qui figurent dans son rapport final que nous attendons en septembre, seront à la disposition du comité permanent des transports.

Je demanderais aux députés de ne pas chercher à retarder l'étude du projet de loi en attendant que le rapport soit déposé. Ceci pour des raisons pratiques. Il est certain malheureusement que la publication du rapport Grange ne nous mettra pas à l'abri d'autres accidents semblables, et si le comité attend de disposer de tous les rapports d'enquêtes, sans doute que le

projet de loi ne sera jamais adopté. Voilà pourquoi nous devons faire preuve de sens pratique et si cela est possible, inviter le juge Grange à venir témoigner devant le comité sans attendre qu'il ait terminé son rapport définitif prévu pour septembre.

Enfin, un de mes prédécesseurs, le dernier, a déjà dit qu'il abordait cette question l'esprit ouvert. Je peux vous assurer que j'ai l'esprit aussi ouvert que le sien et qu'en travaillant ensemble, nous pourrions finir par présenter une loi qui marquera le début de grandes choses.

**L'hon. Don Mazankowski (Végréville):** Monsieur l'Orateur, ce n'est pas souvent qu'on a l'occasion de faire trois discours à la Chambre au stade de la deuxième lecture d'un bill. Je me trouve dans ce cas plutôt unique, car c'est la troisième fois que je participe au débat en deuxième lecture d'un bill intitulé: loi sur le transport des produits dangereux. Comme l'a dit le ministre, le bill a été présenté à la Chambre à trois reprises, peut-être même quatre.

Le bill C-53 a été présenté en mai 1978 et il est resté en plan au *Feuilleton* sans être jamais étudié. Il nous est revenu sous la forme du bill C-17 qui, je crois, était pratiquement pareil. La loi a été déposée à nouveau en 1978, étudiée 20 ou 30 minutes un vendredi après-midi en février mais n'est pas allée au-delà du débat d'une demi-heure qui a eu lieu à la Chambre.

Il vaut la peine, je crois, de rappeler ce qui s'est passé, car même s'il s'agit d'une mesure importante et très en demande on n'y a pas donné suite immédiatement. En fait, j'ai dit à ce moment-là et je l'avais dit avant, qu'on s'était plus ou moins servi de cette mesure pour boucher un trou, un vendredi après-midi. Le ministre des Transports d'alors n'était même pas à la Chambre pour le débat en deuxième lecture et on ne semblait donc pas juger cette mesure très urgente.

Néanmoins, comme l'a dit le ministre, le gouvernement a reçu des demandes de plus en plus pressantes, tant des autorités provinciales et municipales que des citoyens. Comme il l'a très bien dit, un bon nombre d'accidents se sont produits. Je comprends parfaitement ce que veut dire le ministre lorsqu'il fait remarquer qu'il est extrêmement difficile de faire une loi qui englobe toutes les règles et tous les règlements et qui assure une uniformité pouvant être comprise et respectée à tous les niveaux.

Je peux dire à la Chambre et au ministre des Transports (M. Pepin) que notre gouvernement avait compris l'importance de cette mesure. Nous avons compris qu'étant donné la complexité de la situation, il fallait en discuter sérieusement avec les provinces, les municipalités et même l'industrie, car la coopération de tous les paliers du gouvernement est indispensable pour que ce bill atteigne son objectif.

L'industrie doit certainement le respecter et le comprendre car, comme je l'ai dit lorsque j'ai déposé l'ancien bill C-25 au mois de novembre dernier, même s'il était prévu de nommer des inspecteurs, il est impossible d'avoir un inspecteur dans chaque convoi ou chaque train; il faut donc en arriver à une entente. Le ministre l'a laissé entendre, le projet de loi que nous avons déposé était une amélioration par rapport au précédent. Je suis d'accord avec son expression: «fabrication constante». Ce genre de loi évoluera, j'en suis sûr, car il s'agit dans bien des cas d'un domaine nouveau et il est certain que nous cherchons tous les meilleures mesures possibles en cette matière.