

APPENDICE

(Voir p. 1168)

LE RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

RAPPORT DU COMITÉ DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Le jeudi 27 juin 1985

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déferée la teneur du *Règlement sur le Transport des marchandises dangereuses* pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 14 février 1985, effectué cette étude et présente le rapport intérimaire suivant:

Le Comité a tenu huit séances publiques et a entendu les dépositions du ministre des Transports et de fonctionnaires du ministère des Transports, du gouvernement de la Saskatchewan, des services des incendies et de police et du secteur privé (voir annexe). Il a également reçu des mémoires dont une du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

Le sujet dont traite le *Règlement sur le Transport des marchandises dangereuses*⁽¹⁾ (le *Règlement*) adopté en vertu de la *Loi sur le Transport des marchandises dangereuses*⁽²⁾ (la *Loi*) est complexe. En vertu de la *Loi*, le gouvernement est habilité à adopter des Règlements sur divers aspects des marchandises dangereuses; d'où le *Règlement sur le Transport des marchandises dangereuses*, un document de 521 pages, dont 88 de texte réglementaire et 433 pages d'annexes et de listes.

Certaines parties du *Règlement* sont entrées en vigueur le 23 janvier 1985⁽³⁾ et le 8 avril 1985.⁽⁴⁾ Les parties déjà en vigueur ne sont pas de nature réglementaire. En fait, les exigences réglementaires comme telles contenues dans le *Règlement* doivent entrer en vigueur le 1^{er} juillet 1985. On ne peut cependant pas dire qu'elles sont, dans leur forme actuelle, définitives. Deux séries d'amendements ont été proposées et publiées pendant que le Comité tenait ses séances publiques,⁽⁵⁾ dont l'une contenant 95 propositions de modifications. De plus, selon qu'il appert du témoignage de M. John Monteith, directeur des exigences réglementaires au ministère des Transports, les parties VI, VII et VIII ont, à ce moment-ci, une «forme squelettique».⁽⁶⁾ La partie XIV devrait être publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I, au début de 1986.⁽⁷⁾

Néanmoins, le Comité croit qu'il est nécessaire de faire rapport immédiatement sur trois points: premièrement, le report possible de la date d'entrée en vigueur du *Règlement*, prévue pour le 1^{er} juillet 1985; deuxièmement, la réciprocité des exigences réglementaires entre le Canada et les États-Unis; et troisièmement, la question du personnel chargé de son application.

En ce qui a trait au report de la date d'entrée en vigueur du *Règlement*, certains organismes qui ont comparu devant le

Comité étaient d'avis que l'entrée en vigueur du *Règlement* devrait être reportée. Les délais suggérés varient entre deux mois et un an. D'autres ont dit que la date du 1^{er} juillet 1985 était convenable. Des témoins ont pressé le Comité de donner son appui à l'entrée en vigueur du *Règlement* à la date prévue. Le Comité ne recommande pas que la date d'entrée en vigueur soit changée. Cette décision s'impose pour plusieurs raisons.

En premier lieu, le *Règlement* sera, règle générale, respecté. La preuve en réside dans les efforts déployés par le secteur privé pour s'y préparer. Ensuite, les services des incendies et de police ont déclaré dans leurs témoignages que l'application du *Règlement* aidera grandement à assurer l'amélioration de la sécurité du public. Enfin, le Comité croit que le gouvernement est bien au fait des problèmes qui peuvent survenir durant la période d'application initiale. Plus spécifiquement, le Comité attire l'attention sur une déclaration faite par le ministre des Transports devant le Comité selon laquelle «au cours de cette période initiale, des poursuites seront intentées dans les cas seulement où le manquement sera très grave et flagrant. Nous croyons, étant donné que nous nous aventurons en terre inconnue, qu'il ne faut pas paralyser l'industrie. Nous voulons être le plus fermes possible tout en restant justes».⁽⁸⁾

En deuxième lieu, des témoins ont exprimé une certaine inquiétude devant la différence entre les exigences réglementaires américaines et canadiennes que créerait l'entrée en vigueur du *Règlement*. Ils ont déclaré qu'il pourrait en résulter un retard dans la circulation entre les deux pays. Une solution à ce problème éventuel est soumise par une proposition d'amendements publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 31 mai, 1985 et le Comité demeure convaincu que les amendements, une fois en vigueur, apporteront une réponse favorable à l'inquiétude exprimée, à cet effet, par les transporteurs.

Le troisième point sur lequel le Comité souhaite faire rapport immédiatement a trait au personnel chargé de l'application du *Règlement*. Il appert que cet aspect du sujet est encore au stade préliminaire. Évidemment, l'application du *Règlement*, constitue un programme «qui coûtera très cher».⁽⁹⁾ On a avisé le Comité que le gouvernement n'a pas encore pris de décision ferme sur la façon dont ce programme sera orchestré. Différentes approches à la création d'une «nouvelle bureaucratie» sont à l'étude, incluant le recours aux services des incendies et de la police, aux agences de sécurité privées et autres organismes existants. De plus, il reste à finaliser les accords avec les provinces. Nous sommes heureux d'apprendre que le gouvernement fédéral a pris une décision quant à l'aide financière pour le programme de mise en application du *Règlement*. Le Comité, conscient que des discussions avec le gouvernement de l'Alberta implique des sujets d'ordre constitutionnel, presse le gouvernement fédéral de poursuivre ses négociations. Inutile de dire que la sécurité publique, ici encore, sera améliorée