

● (1240)

La troisième façon consiste à adopter une loi cadre fondée sur une base constitutionnelle suffisamment large, et qui serve de point de repère pour la coordination des activités. C'est cette troisième voie que je choisis aujourd'hui à l'instar de tous mes prédécesseurs, comme la meilleure de ces trois options très difficiles.

Il est évident qu'un code de normes serait peu susceptible d'amener l'uniformisation des règlements ou de leur application, étant donné que les pouvoirs conférés par les diverses lois ou organismes d'application sont dissemblables. Et les peines prévues également. En d'autres termes, ce code aurait été appliqué par divers organismes agissant chacun à sa façon ou en vertu de lois différentes. En échange de certaines améliorations relatives, cela il faut le dire aurait pu aggraver encore les différences actuelles. Donc c'était une formule qui n'était pas trop bonne.

La deuxième, celle de la loi de préséance, aurait eu entre autres inconvénients celui de bouleverser l'application, parce que tous ces organismes seraient maintenant débordés par cette loi et aussi, comme on peut le supposer, par un organisme quelconque qui aurait assumé toutes ces responsabilités. Donc cela n'est pas fameux non plus.

Il y a d'autre part le côté constitutionnel bien sûr. Toute personne inculpée ou condamnée au titre de cette loi de préséance aurait pu attaquer la constitutionnalité du bill, faire appel à tous les niveaux, remonter jusqu'à la cour suprême du Canada. Cela aurait fait du travail pour les avocats mais n'aurait guère aidé les transports.

La troisième formule est celle qu'ont choisie mes prédécesseurs et moi-même. C'est celle du compromis, la formule préférée au Canada. Il s'agit de la loi cadre prévoyant comme il se doit un certain nombre de principes de base—dont plusieurs sont établis par référence à d'autres lois et/ou réglementations tendant à en appliquer le plus possible. Tout cela n'est pas aisé à manier. C'est pour cette raison qu'il va falloir énormément de collaboration de la part des organismes fédéraux et aussi des organismes provinciaux pour réaliser le maximum d'uniformité dans ce domaine de la réglementation du transport des marchandises dangereuses.

J'ai lu le bill plusieurs fois je l'ai trouvé pénible moi aussi. Il faudra donc que le comité se fasse à ces côtés pénibles et qu'il s'efforce de dégager ce qu'il pourra trouver de mieux comme dénominateur commun.

Je parlais l'autre jour à un ami. Jean-Paul Sartre venait de mourir. Comme nous le savons, il a été le grand-père de l'existentialisme. J'ai dit que ce bill était existentialiste. Il sera en devenir constant. Il sera constamment en voie d'élaboration. On ne va pas à l'école si longtemps sans chercher un jour à le faire savoir aux autres, et j'imagine que c'est ce que je fais en ce moment. Je tiens simplement à bien faire remarquer qu'à mon avis il n'y a vraiment pas d'autre façon de procéder.

[Français]

Monsieur le président, je voudrais simplement maintenant, pour l'avantage de ceux qui vont lire mes remarques, donner quelques éléments de base sur ce qu'on trouve dans le bill C-18. Le but est très simple, je l'ai déjà indiqué. Il s'agit d'établir une source de législation unique en vertu de laquelle les organismes existants, qu'ils soient fédéraux ou provinciaux, puissent appliquer partout au Canada un ensemble de règle-

Transport des marchandises dangereuses—Loi

ments relatifs aux normes, aux méthodes, et à l'étiquetage en matière de manutention des marchandises dangereuses par tous les moyens de transport.

Ce bill représente un effort visant à concentrer dans un seul document ce qui existe et à l'améliorer. La loi établit trois nouveaux délits. D'abord la manutention, l'offre de transport et le transport des marchandises dangereuses non conformes aux règlements. C'est donc une première offense, un premier délit. Un deuxième délit a trait à l'emballage et à l'étiquetage de marchandises dangereuses non conformes aux règlements.

Et un troisième délit a trait au non-respect des ordonnances du ministre ou de son représentant dans des situations d'urgence.

La loi prévoit également la nomination d'inspecteurs qui seront autorisés à visiter les lieux, inspecter les marchandises, les emballages, les moyens de transport, les installations et les entrepôts, à prendre ou à demander qu'on prenne toutes les mesures jugées nécessaires, y compris la saisie, l'enlèvement, la destruction de marchandises dangereuses ou de biens et l'évacuation de personnes. Ces inspecteurs évidemment pourront préparer également des contraventions et les remettre aux contrevenants. Mais, je le répète, les inspecteurs, la plupart du temps, seront ceux des agences existantes aux divers niveaux du gouvernement. Il n'est pas question de créer tout un système nouveau d'inspection pour mettre en application cette loi. Le prix en serait évidemment excessif.

La loi prévoit également que des inspecteurs et d'autres personnes pourront prendre des mesures correctives chaque fois qu'un accident mettant en cause des marchandises dangereuses se produit. Elle impose également une obligation stricte quant aux dépenses encourues par Sa Majesté du chef du Canada pour la prévention, l'atténuation et la réparation de tout dommage qui pourrait en résulter. En d'autres termes, si un contrevenant a manqué de prendre des mesures préventives, qu'un accident se produit et que Sa Majesté est obligée de réparer les dégâts, Sa Majesté aura droit de recours contre ce contrevenant. La loi prévoit également la tenue d'enquêtes dans tous les cas d'accidents et d'incidents impliquant des marchandises dangereuses, qui entraînent la mort ou des dommages à la propriété ou à l'environnement.

Le ministre ou son représentant peut aussi établir des ordonnances afin d'accepter des normes étrangères comme équivalences ou publier des arrêtés dans les domaines où il n'existe pas de normes générales au Canada. On peut comme cela procéder tout simplement par une adoption de mesures existant ailleurs internationalement et en faire des mesures domestiques.

Le ministre peut également exiger des renseignements sur la composition chimique des marchandises pour des raisons se rapportant aux premiers soins à prodiguer en cas d'urgence. On sait ce que cela veut dire. Il y a de ces marchandises qui techniquement relèvent de secrets commerciaux, alors si un accident se produit, le ministre aura le droit d'intervenir pour en obtenir la formule de façon à contribuer à l'application des remèdes dans le cas d'accident.

[Traduction]

Encore quelques mots, monsieur l'Orateur, sur les règlements, sujet qu'a longuement débattu le dernier comité.