

*Transport des marchandises dangereuses—Loi*

[Traduction]

Monsieur l'Orateur, il est certes malheureux que cette mesure législative ait été retardée si longtemps, mais je crois que chaque nouveau bill représentait une amélioration. En effet, chaque nouvelle version comportait des changements reflétant les suggestions que nous avaient présentées les représentants de l'industrie et les gouvernements provinciaux dans les mémoires et commentaires portant sur la version précédente. J'expliquerai au comité seulement, parce qu'il s'agit d'un sujet très technique, les changements que renferme le bill C-18 par rapport à l'ancien bill C-25. Par contre, d'autres suggestions de l'industrie n'ont pas été retenues et j'exposerai les raisons de leur rejet, encore une fois au comité.

Un autre avantage qui a résulté des délais a été que nous avons eu plus de temps pour tenir des consultations officielles, surtout avec l'industrie, au sujet de l'établissement des règlements qui seront promulgués en vertu de la présente mesure législative. En dernier lieu, je pourrais ajouter dans ces remarques préliminaires—j'aurais dû dire remarques préliminaires à mes remarques préliminaires—que, depuis le moment où le premier bill concernant le transport des marchandises dangereuses a été présenté à la Chambre, un certain nombre d'accidents ont attiré l'attention du public sur la question. Je crois donc que le fait que le public soit de plus en plus conscient des risques qui accompagnent le transport des marchandises dangereuses le portera à appuyer encore davantage cette mesure législative.

Inutile de dire, monsieur l'Orateur, que je suis heureux d'être le ministre qui réussira tout probablement à faire adopter cette mesure législative parce que j'entends faire de la sécurité une de mes grandes préoccupations au cours de mon mandat à Transports Canada.

Ce n'est pas un bill facile, monsieur l'Orateur. Après avoir lu les délibérations du comité précédent, je suis persuadé que les membres de ce comité s'étaient sentis très frustrés. L'ampleur même du sujet leur avait causé beaucoup de frustration. L'idée d'une loi cadre les avait aussi frustrés parce qu'elle suppose dans une large mesure le maintien dans une bonne partie du statu quo par opposition à un remaniement complet auquel donnent parfois lieu les mesures législatives. En désespoir de cause, un des membres du comité avait dit que le bill C-25, qui a précédé celui dont nous sommes saisis, était un bill qui n'apportait rien et dans certains milieux, on a fait la même observation. Voyons donc ce que renferme le bill C-18.

[Français]

Regardons d'abord la situation actuelle dans ce domaine du transport des marchandises dangereuses. Au niveau fédéral, nous trouvons toutes sortes de lois: la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur l'aéronautique et la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la responsabilité nucléaire, la Loi sur la production et la conservation du pétrole, la Loi sur les ports et havres nationaux, la Loi sur les explosifs, la Loi sur les engrais chimiques, et d'autres encore. Il s'agit de toute une série de lois plus ou moins spécialisées, ayant trait à des domaines généraux ou à des marchandises particulières.

Au palier provincial, on trouve également une variété de lois. L'*Ontario Gasoline Handling Act*, la Loi des explosifs du Québec, les lois sur la fabrication des réservoirs sous pression, les lois sur la prévention des incendies, et bien d'autres évidemment.

Au palier municipal également nous sommes devenus de plus en plus conscients des risques que causent à la sécurité publique les marchandises dangereuses transportées en milieu urbain. Ceci a conduit, par exemple, à la formulation de règlements municipaux sur le zonage et le transport de ces produits. Un certain nombre d'organismes autonomes, par exemple les organismes chargés de l'opération des ponts, des tunnels, des canaux, imposent des conditions quant au transport des marchandises dangereuses dans ces endroits-là.

Il existe donc un nombre considérable de lois et de règlements aux trois niveaux de gouvernement, très bariolés, très variés avec des sentences différentes.

Au point de vue pratique maintenant, on constate que cela conduit à beaucoup de confusion et à des conflits. J'ai en main un document de mon ministère qui commente cet aspect du sujet. On y lit ceci, et je cite:

Les fabricants, les distributeurs, et les transporteurs de marchandises dangereuses et de leurs conteneurs doivent tantôt ignorer les règlements ou, dans certaines circonstances, contrevenir directement à ceux-ci afin d'assurer le commerce de ces marchandises.

Je continue à lire ce document.

Il n'existe aucune harmonie entre les politiques et les pouvoirs d'application, et la mise en œuvre rigoureuse des règlements existants non seulement n'assure pas la sécurité, mais risque d'aggraver dans certains cas les dommages susceptibles d'être causés par un accident.

Alors, l'impression que j'eux dégager ici, c'est que cet amoncellement de lois non coordonné produit des difficultés considérables pour les transporteurs et nuit au commerce interne et international du pays.

[Traduction]

Il est donc évident qu'il y a confusion. Je tiens à insister sur le fouillis de règlements établis en fonction des moyens de transport utilisés, des produits transportés, de leur provenance et de leur destination.

Or, monsieur l'Orateur, convaincus, contrairement à Hamlet, qu'il est plus noble de s'attaquer à une multitude de problèmes et ainsi d'y mettre fin, mes prédécesseurs et moi-même avons à choisir entre trois solutions possibles. C'est là le cœur du problème.

La première solution aurait consisté à publier un code que les gouvernements provinciaux et fédéral auraient adopté et appliqué en vertu de leurs propres lois et règlements. Le gouvernement aurait publié ce code dans l'espoir que les autorités—fédérale, provinciales et municipales—intégreraient ces normes à leurs lois ou à leurs règlements.

La deuxième solution aurait consisté à nous prévaloir par certains moyens constitutionnels d'un droit de préemption sur tout ce domaine, à abroger toutes les lois actuelles et à mettre en vigueur une seule loi fédérale. En agissant ainsi l'État fédéral aurait accaparé ce domaine en vertu d'un pouvoir général quelconque qu'il possède ou d'un pouvoir d'urgence quelconque, suivant le cas. Voilà pour la deuxième façon de procéder.