

Je voudrais également assurer au ministre que mon groupe va collaborer à l'adoption de ce bill. Nous voudrions nous occuper des diverses dispositions et j'espère que nous pourrions entendre des témoins aux séances du comité. Mais nous n'avons pas l'intention de retarder indûment son vote. Nous voulons plutôt nous attacher à trouver le texte le plus efficace et le plus aisément applicable possible, pour faire face à un besoin très important.

M. Bill Blaikie (Winnipeg-Birds Hill): Monsieur l'Orateur, je suis également heureux que ce bill soit présenté à la Chambre si tôt au début de la session. En principe, notre parti approuve le bill intitulé loi sur le transport des marchandises dangereuses. Comme l'a dit mon préopinant au nom de son parti, je pourrais ajouter au nom du mien, que nous n'en retarderons pas inutilement l'adoption.

Comme le député de Végréville (M. Mazankowski) se souvient mal de ce qui s'est passé l'automne dernier, je me sens toutefois obligé d'apporter une correction au compte rendu. Comme j'ai participé à ce processus et que j'ai représenté mon parti au comité des transports quand ce bill a été étudié, je tiens à préciser que nous n'avons alors rien demandé de plus au ministre des Transports de l'époque que ce que le député de Vegreville a dit demander au ministre actuel des Transports (M. Pepin), à savoir que l'on convoque des témoins et qu'on les interroge relativement aux différents aspects de cette loi. Nous n'avions certainement pas l'intention de retarder l'adoption de ce bill et nous ne l'avons pas maintenant non plus.

Si quelqu'un a fait preuve d'opportunisme politique l'automne dernier, c'est bien le gouvernement progressiste conservateur. Suite à l'accident de Mississauga, les conservateurs ont donné l'impression que la loi sur le transport des marchandises dangereuses était la panacée qui permettrait de faire disparaître la crainte que cet accident avait suscité dans le public. Ils ont fait semblant de réagir très rapidement à l'accident de Mississauga en présentant une loi qu'ils avaient l'intention de présenter de toute façon. En fait, ce bill était inscrit au *Feuilleton* du gouvernement libéral précédent et le Nouveau parti démocratique en avait parlé avant l'accident de Mississauga.

La première fois que j'ai posé une question à la Chambre j'ai demandé au ministre de l'Environnement de l'époque à quel moment il avait l'intention de présenter un projet de loi sur le transport des marchandises dangereuses. C'était exactement un mois avant l'accident de Mississauga. Le ministre de l'heure a répondu «oui, bientôt». Monsieur l'Orateur, c'était ma première leçon sur l'art de poser des questions et de ne pas me laisser démonter par des réponses laconiques. J'ai donc appris comment formuler une question supplémentaire.

Le fait est que le gouvernement comptait présenter la loi de toute façon et le député de Vegreville a déformé les faits en disant que son parti agissait à la suite de la catastrophe de Mississauga.

M. Mazankowski: Arrêtez de déformer la vérité.

M. Blaikie: Soyons un peu plus exact lorsque nous parlons d'histoire.

Le bill C-18 est fondamentalement le même que le bill C-25 présenté sous la dernière législature. Il comporte certains changements qu'il vaut la peine de signaler. Par exemple, le nouveau bill permet de se défendre plus facilement contre une

Transport des marchandises dangereuses—Loi

accusation d'infraction aux règlements de sécurité. La personne doit seulement établir qu'elle a agi de bonne foi et qu'elle a pris des mesures raisonnables. L'ancien bill l'obligeait également à prouver que son infraction n'était pas causée par un acte ou une omission de sa part.

Un autre changement, c'est qu'il ne faut pas nécessairement restituer les biens saisis par un inspecteur s'ils constituent le gagne-pain de la personne incriminée. Cela se trouve au paragraphe 15(4).

Dans l'ancien bill, il fallait signaler les accidents ou incidents provoquant les émissions, fuites ou pertes de marchandises dangereuses. Le nouveau bill oblige à signaler les émissions, fuites ou pertes en question. C'est une amélioration, car elle élargit le champ d'application du bill à l'égard des produits dangereux.

Dans l'ancienne loi, le gouvernement pouvait demander à une personne de rembourser le coût des mesures d'urgence à moins que celle-ci ne puisse établir qu'elle s'était conformée aux règlements. Avec le nouveau bill, le gouvernement peut recouvrer ses frais uniquement si le défendeur ne peut établir, toute probabilité pesée, que les personnes dont il est légalement responsable et lui-même ont respecté les règlements.

L'ancien projet de loi ne donnait pas aux inspecteurs le droit de saisir ou de déplacer les marchandises dangereuses s'il y avait un risque imminent pour l'environnement, au contraire du projet de loi dont nous sommes saisis en ce moment. Ce dernier ne rétablit cependant pas le pouvoir du ministre d'ordonner une enquête si des émissions, fuites ou pertes des marchandises dangereuses endommageaient ou mettaient en danger l'environnement. Nous envisageons donc de proposer au comité quelques modifications au projet de loi en vue d'y prévoir la réparation des dommages causés à l'environnement et d'y rétablir le pouvoir du ministre d'ouvrir une enquête. A notre avis, les dommages à l'environnement devraient être considérés comme étant tout aussi graves que les dommages corporels ou matériels.

Le projet de loi attribue au gouverneur en conseil deux nouveaux pouvoirs de prendre des règlements d'application. Le premier consiste à préciser les circonstances dans lesquelles la manutention, la demande de transport ou le transport des marchandises dangereuses sont interdits et le deuxième, à préciser les marchandises interdites de manutention, de demande de transport ou de transport. Ces pouvoirs devraient lui permettre de prendre des règlements d'application concernant la sécurité des moyens de transport et l'étiquetage. Auparavant, toutefois, le gouvernement n'avait jamais eu le courage de faire preuve de sévérité à l'égard des chemins de fer et il n'y a vraiment pas de quoi espérer qu'il change d'attitude à cet égard.

Ce sont là des dispositions qui ne figuraient pas dans l'ancien bill C-25 présenté par l'ancien—et j'ose espérer que ce sera le dernier—gouvernement progressiste conservateur.

M. Nystrom: Vous voulez dire le gouvernement «régressiste» conservateur.