

*Les subsides*

Quand à la fuite de BPC, j'espère que le ministre des Transports aura quelque chose à dire pour expliquer pourquoi il n'a pas exigé dans les lignes directrices en matière de protection qu'il a émises vendredi, si je les ai bien comprises, le genre de convoi qui me semblerait s'imposer.

**M. Mazankowski:** Convoi? Pour quoi faire?

**M. Blaikie:** Afin que quelqu'un s'en aperçoive en cas de fuite. On n'aurait pas à s'en remettre à une famille de quatre personnes dans une voiture familiale pour s'en apercevoir.

**M. Mazankowski:** Parlez donc d'autre chose!

**M. Blaikie:** Si le ministre estime cette demande irréaliste, qu'il le dise. C'est assez raisonnable. C'est une idée qui a été lancée. Elle n'a pas été retenue. Le ministre pourrait peut-être dire pourquoi il n'estime pas cette mesure nécessaire. Cela semblerait s'imposer. Peut-être qu'il fera.

Quant à la réglementation, je me demande si le ministre ne pourrait pas donner des précisions sur les règlements qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet. Il semble y avoir un certain malentendu sur leur portée. L'autre jour, au comité, j'ai demandé en quoi consisterait le règlement. Il me semble que l'on cherche à faire croire, peut-être pas délibérément, que le règlement qui doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet viserait tous les aspects du projet de loi. Tout ce qui changerait, c'est la vitesse et la méthode avec lesquelles les autorités réagiraient à l'annonce du déversement. Le règlement ne prévoit aucun moyen d'éviter les déversements.

Sauf erreur, les règlements régissant les conteneurs eux-mêmes n'entreront en vigueur que bien après le 1<sup>er</sup> juillet. Ils figurent parmi une autre série de règlements qui entreront en vigueur ultérieurement. Je pense que c'est en 1980 que nous avons adopté la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Nous avons hâte qu'un certain nombre de dispositions entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1985. Nous devons attendre bien après le 1<sup>er</sup> juillet qu'entrent en vigueur les dispositions qui auraient défini une méthode complète d'intervention. On s'interroge sur les délais. Le projet de loi a été adopté en 1980. En 1985, nous n'avons toujours pas de règlement pour faire face à ce problème.

Peut-être le ministre pourrait-il nous dire ce qu'il pense de tout cela. Je sais qu'il voudra rejeter le blâme sur le gouvernement libéral précédent. Peut-être n'aurait-il pas tout à fait tort de le faire. Pourtant, le long délai doit vraisemblablement s'expliquer autrement. Dans son nouveau rôle, le ministre des Transports voudra sûrement chercher à réduire le temps dont le gouvernement a besoin, une fois qu'une loi a été adoptée, pour préparer le règlement, afin d'éviter de nous retrouver dans la pénible situation où, un désastre survenant, nous nous rendons compte que nous d'avons aucune loi pour y faire face, simplement parce que les règlements pertinents n'ont pas encore été promulgués. Au moins, en l'occurrence, au niveau fédéral, une loi a été proclamée et des règlements sont prêts. Mais le gouvernement de l'Ontario n'a pas eu l'honnêteté d'adopter lui-même une loi et des règlements. C'est l'attitude qu'il adopte à cet égard. J'espère qu'il en paiera bientôt le prix politique.

• (1530)

**M. Hovdebo:** Monsieur le Président, je voudrais revenir sur les observations que le député a faites juste avant la pause du déjeuner et où il a défini la base d'une politique gouvernementale fédérale. Pourrait-il développer cette idée? Comme l'environnement semble être un champ de compétences partagées, à son avis, quelle doit être l'autorité du gouvernement fédéral et comment faut-il orienter la politique?

**M. Blaikie:** Monsieur le Président, je crois que le gouvernement fédéral devrait se reconnaître une plus grande autorité, plus d'autorité, en fait, qu'il n'en assume à l'heure actuelle. Dès que j'ai entendu parler de cet incident, j'ai supposé que le ministre des Transports (M. Mazankowski), du fait qu'il s'agissait de transport interprovincial, avait l'autorité voulue pour s'en occuper. Je sais bien que la compétence dans ce domaine est passée aux provinces, mais cet incident nous a appris, que ce n'est pas l'idéal lorsqu'un chargement de substances dangereuses doit traverser plusieurs territoires de compétence différentes pour se rendre d'un point A à un point B. Nous avons appris que la situation se prêtait à toutes sortes d'erreurs et de méprises. Si le gouvernement fédéral a vraiment l'intention de corriger la situation, il doit examiner d'un œil critique la façon dont la loi sur les substances dangereuses est appliquée et vérifier s'il peut y jouer un plus grand rôle.

**M. Taylor:** Monsieur le Président, je voudrais faire une brève observation sur la question de savoir si l'autorité doit être mixte ou départagée.

Après la décision du tribunal sur les autocars qui mettait en cause le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, l'honorable Robert Winters, qui était alors ministre des Transports d'un gouvernement libéral, avait convoqué tous les ministres provinciaux à une conférence. Les ministres de la Voirie et des Transports de toutes les provinces s'étaient réunis à Ottawa, et j'étais avec eux. L'honorable Robert Winters avait déclaré cette fois-là que, bien que la loi accorde la compétence au ministre des Transports, il désirait la remettre entièrement aux ministres provinciaux. Je me souviens qu'un ministre d'une province lui avait demandé si, après la délégation de pouvoir, le ministre fédéral contrôlerait la façon dont les provinces appliqueraient la loi. M. Winters avait dit que non, ce ne serait absolument pas le cas. Il avait affirmé que l'autorité incomberait aux gouvernements des provinces.

J'ai cru devoir souligner cet événement. Sans cette déclaration de M. Winters, les ministres provinciaux n'auraient pas accepté cette responsabilité. Tous ceux qui étaient présents à cette occasion ont accepté cette responsabilité et ils l'assument depuis lors. Selon moi, les observations du ministre des Transports (M. Mazankowski) vont dans le même sens que celles de l'hon. Robert Winters.

**M. Blaikie:** Monsieur le Président, je suis heureux de savoir ce qui s'est passé précédemment. Le député est plus chevronné que moi et je suis chanceux de pouvoir profiter de son expérience. Chose certaine, normalement, lorsqu'on délègue quelque chose, on prend l'engagement de ne pas intervenir. Cependant, ce que je signale ici, c'est qu'il faut examiner la délégation de cette responsabilité.