

Nous avons commencé d'étudier le bill C-17 précédent immédiatement après notre arrivée au pouvoir au début du mois de juin tout en reconnaissant que son efficacité dépendrait de la collaboration des provinces et de l'industrie. Pour que la loi soit une réussite, il ne fallait pas agir unilatéralement mais plutôt travailler en collaboration.

Notre projet de loi a subi une grande refonte, mais les objectifs sont restés les mêmes. Nous avons eu l'impression de renforcer le projet de loi dans certains domaines, de clarifier certaines des questions intéressant les gouvernements fédéral et provinciaux, ce qui devait susciter une compréhension et un respect plus grands pour la loi. Nous avons aussi voulu alléger le fardeau des règlements qui pesait sur l'industrie. Ces discussions n'ont pas cessé depuis que notre projet de loi a été déposé et qu'il est resté en plan au *Feuilleton*. Elles méritent de se poursuivre même si le projet de loi a de bonnes chances d'être adopté par cette législature.

J'aimerais féliciter pour sa contribution l'ancien ministre des Transports qui siège maintenant à l'autre endroit; il a su mettre en place le mécanisme permettant de faire avancer ce projet de loi. Ce travail lui a demandé beaucoup de patience. Je regrette que le projet de loi n'ait pas été adopté lorsque nous l'avons déposé le 19 novembre. Il est passé en deuxième lecture le 27 novembre et nous avions l'intention d'adopter l'ancien bill C-25 au début du mois de janvier car, à notre avis, la situation l'exigeait.

L'Orateur suppléant (M. Rose): A l'ordre, s'il vous plaît. Je regrette d'avoir à interrompre le député, mais il est 1 heure. Je quitte maintenant le fauteuil jusqu'à 2 heures.

(La séance est suspendue à 1 heure.)

● (1400)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 2 heures.

L'Orateur suppléant (M. Blaker): A l'ordre, je vous prie. A une heure, la Chambre étudiait le bill C-18, tendant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, et le député de Végréville (M. Mazankowski) avait la parole. Sauf erreur, le député de Végréville est prêt à tenir compte de la distinction entre madame le Président et monsieur l'Orateur.

Des voix: Bravo!

M. Mazankowski: Monsieur l'Orateur, je dois dire que je ne suis pas encore tout à fait habitué à ce changement, mais je n'aurai pas de mal à parler de Votre Honneur en l'appelant monsieur l'Orateur.

J'aimerais en outre signaler que je suis très heureux de voir le député de Sarnia (M. Cullen) ici à la Chambre cet après-midi car il a, lui aussi, contribué à faciliter l'adoption d'une mesure législative sur le transport des marchandises dangereuses, puisque c'est lui qui avait présenté le bill précédent, le bill C-17, le vendredi, 16 février 1979. J'ai alors eu l'occasion de lui donner la réplique. Comme je l'ai déjà signalé pour la gouverne des députés, c'est la troisième fois que j'interviens

Transport des marchandises dangereuses—Loi

dans le débat sur ce genre de bill, qui vise à instaurer une loi sur le transport des marchandises dangereuses, à l'étape de la deuxième lecture.

● (1410)

Avant l'ajournement, j'avais dit que notre gouvernement avait présenté le bill C-25 le 19 novembre 1979. La deuxième lecture a eu lieu le 27 novembre 1979 et le bill avait été renvoyé au comité. Nous comptons le faire adopter au début du mois de janvier. On trouvait qu'il fallait l'adopter de toute urgence.

La coalition néo-démocrate-libérale réclamait instamment des mesures législatives, surtout à la suite de l'accident de Mississauga. Nous avons alors réagi en présentant notre projet de loi. Nous avons vu alors des députés s'improviser experts en transport de marchandises dangereuses. Nous avons entendu toutes sortes d'accusations et de contre-accusations. Notre gouvernement a réagi peu de temps après en présentant notre projet de loi. L'accident s'est produit le 11 ou le 12 novembre. Nous avons réagi et l'opposition a fait de l'obstruction à l'étape du comité. Elle a fait toutes sortes d'objections. Elle voulait un règlement. Elle a eu recours à toutes sortes de manœuvres et de tactiques à l'étape du comité pour que le projet de loi soit bloqué.

Le ministre des Transports (M. Pepin) a parlé de réalisme. Je suis d'accord avec le ministre. Il ne faisait pas partie du comité à ce moment-là, mais je suis certain qu'il a lu le compte rendu des délibérations et qu'il a remarqué que les néo-démocrates et les libéraux avaient fait preuve de beaucoup de réalisme pendant les délibérations du comité. Ils nous accusaient notamment de vouloir réduire les effectifs de la CCT et de diminuer le nombre d'inspecteurs chargés de faire respecter les mesures de sécurité.

Je tiens à mettre les choses au point en précisant que c'est l'administration libérale qui avait réduit les effectifs de la CCT. Elle avait retiré 100 années-hommes à la CCT. C'est à la CCT, ou plutôt à son président, qu'il appartenait de décider dans quels services les effectifs seraient réduits. C'était à lui de décider si ces réductions seraient faites au niveau administratif, au niveau secondaire ou au sein des services d'inspection de sécurité. C'était la CCT qui avait pris cette décision, et il est injuste d'en imputer la faute à notre gouvernement.

La tactique d'obstruction systématique a aussi consisté à exiger la publication des règlements qui comprenaient quelque 1,200 pages. Je mets n'importe quel député au défi de s'y retrouver dans un si grand nombre de règlements. Nous avons donc présenté les règlements. C'était l'une des premières fois dans l'histoire de la procédure parlementaire au Canada que des règlements étaient soumis à l'étude d'un comité en même temps qu'un bill. C'est donc en coopérant de la sorte que le gouvernement a réagi afin de régler une affaire très urgente. Il a donné au comité ce qu'il exigeait, nous avons multiplié les séances du comité, mais les membres de la sainte alliance des néo-démocrates et des libéraux jouaient le jeu de la politique et de l'obstruction. Le résultat de ces manœuvres est que le bill n'a toujours pas été adopté, parce que ces deux partis ont fait flèche de tout bois.