

Les crédits

espérant que les souvenirs chasseront les réalités d'aujourd'hui. C'est pourquoi, monsieur le Président, notre gouvernement a donné aux Canadiens les moyens de relever les nouvelles possibilités et les nouveaux défis qui se présentent.

[Traduction]

M. Les Benjamin (Regina—Lumsden): Monsieur le Président, je veux d'abord dire que je n'apprécie pas beaucoup ceux qui disent: «Je vous l'avais dit.» Néanmoins, je ne peux m'empêcher de dire moi aussi: «Je vous l'avais dit.»

Ce n'est pas seulement moi, mais aussi des douzaines d'autres intervenants, notamment des spécialistes des transports aux niveaux national et international, qui ont signalé à maintes reprises au gouvernement conservateur et au gouvernement libéral antérieur les problèmes qu'entraînerait la déréglementation. Pourtant, ni le gouvernement actuel ni son prédécesseur ne nous ont écoutés.

Lorsque le Comité des transports a tenu des audiences durant environ une année et demie relativement au Livre blanc intitulé *Aller sans entraves*, titre qui voulait en réalité dire «déréglementation», j'avais prédit que cette mesure allait entraîner la mort de personnes. C'est ce qui s'est passé.

J'ai siégé durant 21 années consécutives au sein du Comité des transports. Je compte 15 années d'expérience chez Canadien Pacifique Ltée. J'en connais un peu sur le sujet, mais je n'ai sûrement pas la prétention d'être un expert.

Au cours des 21 années que j'ai passées au Comité des transports, j'ai continuellement été entouré d'amateurs qui ne pouvaient faire la distinction entre les deux extrémités d'un wagon de marchandises. Je me dois d'inclure mon collègue le solliciteur général, que j'aime beaucoup, au nombre de ceux qui ne pouvaient faire cette distinction.

Le ministère des Transports était le plus gros ministère fédéral la dernière fois que j'ai vérifié. S'il ne l'est plus, il est certainement l'un des trois principaux. Permettez-moi de vous donner une idée de l'importance et de la priorité accordées à ce ministère par le gouvernement depuis 1984 et par les Libéraux qui l'ont précédé.

Il y a eu 13 ministres des Transports depuis 24 ans, c'est-à-dire six conservateurs au cours des huit dernières années et sept libéraux au cours des 15 années précédentes. Ces ministres ont été en poste pour des périodes allant d'un à 44 mois. Le ministre qui détient le record de 44 mois est le non regretté Otto Lang, celui-là même qui a lancé ce processus. Ces ministres étaient de bonnes personnes. Je m'entends bien avec eux au niveau individuel, et mes critiques n'ont rien de personnel.

Ces ministres étaient des amateurs; ils étaient indifférents et assumaient la responsabilité d'un ministère qui ne les intéressait pas du tout. Le secteur des transports n'était pas leur domaine, et ils n'avaient d'autre choix que de faire ce que les fonctionnaires du ministère des Transports leur disaient de faire, parce qu'ils ne connaissaient rien.

Il y a eu sept ou huit ministres d'État aux Transports. La création de ce poste visait à alléger quelque peu le fardeau énorme du ministre des Transports, mais je dois dire qu'aucun de ces ministres d'État n'a été de quelque utilité que ce soit.

Quand je songe à ce qui s'est passé lorsque le Comité des transports a tenu ses audiences sur le Livre blanc *Aller sans entraves*, et quand je songe aux témoins qui ont comparu, il m'apparaît évident que le nouveau gouvernement conservateur était guidé par une idéologie axée sur la soi-disant «libre entreprise», avec son obsession pour les profits, la déréglementation des transports et la concurrence.

• (1620)

Comme du temps du FCC, on nous accuse, les Néo-démocrates, d'être des idéologues. En tout cas, nous le sommes beaucoup moins que ces beaux parleurs.

Le camionnage est devenu une véritable jungle. On compte treize administrations ayant chacune ses propres règles. Dans notre Constitution, le camionnage relève, tant au niveau interprovincial qu'au niveau international, de la compétence du gouvernement national. Or, celui-ci s'est déchargé de cette responsabilité au profit des provinces et des territoires. Quand il a voulu introduire la déréglementation, on lui a conseillé d'attendre d'avoir obtenu des provinces et des territoires qu'ils conviennent avec lui d'une réglementation commune concernant la sécurité, les limites de charge, les limites de vitesse et ainsi de suite. Des progrès ont été accomplis en ce sens, mais il reste encore beaucoup à faire.

En ce qui concerne les chemins de fer, le moyen de transport le plus efficace et le plus écologique, le gouvernement fait tout pour les réduire à néant. C'était déjà évident dans l'Ouest, mais j'ai remarqué, ces dernières années, que cela devenait de plus en plus le cas en Ontario et au Québec.

Il faut recourir davantage au transport des céréales par camion parce que les voies secondaires ont été abandonnées dans les provinces des Prairies. Il faut donc des camions encore plus gros. Pourtant, cent wagons transporteraient beaucoup plus de céréales que trois ou quatre cents camions. Voici maintenant le comble de l'idéologie. Les compagnies de chemins de fer se déchargent de la responsabilité d'entretenir les voies secondaires et de les moderniser. Le gouvernement ne fait rien pour obliger