

ment à la situation. Or, nous avons un réseau ferroviaire qui traverse le continent d'est en ouest. Il y avait naguère bien des wagons qui circulaient, soit au travers des Prairies ou en provenance des États-Unis. En effet, beaucoup d'embranchements permettent le transport des expéditions de céréales. Or, le gouvernement, à l'époque, avait décidé qu'il ne pouvait laisser les files de wagons traverser le Canada sans qu'il y ait une inspection efficace.

Par contre, il ne pouvait confier cette responsabilité aux entreprises privées, et il avait bien raison. Après tout, leur raison d'être est le profit.

• (1240)

On a donc formé un groupe d'inspecteurs au sein de Transports Canada. Ces inspecteurs se sont révélés très efficaces et ils ont gagné le respect de tous les employés des compagnies de chemins de fer. Quand un inspecteur arrivait, le conducteur devait appliquer les freins. Les inspecteurs avaient le pouvoir de faire immobiliser le train. Personne ne pouvait y toucher. L'inspection s'effectuait consciencieusement d'un bout à l'autre du train. À la fin de l'inspection, la marque de la CCT était posée sur chaque wagon dont l'état avait été jugé satisfaisant. Grâce à ces inspections, jusqu'à 33 p. 100 des wagons étaient retirés parce que les freins à main ou des mains courantes étaient défectueux. Ces wagons allaient sur les voies de réparation. Ils étaient tous marqués et enregistrés. Une telle inspection par le gouvernement permettait de détecter toutes les failles du réseau. Maintenant que tout cela est fini, a-t-on idée de ce qui se passe dans le réseau ferroviaire aujourd'hui?

M. Les Benjamin (Regina—Lumsden): Monsieur le Président, je voudrais simplement demander au député s'il peut me dire s'il est vrai que les compagnies de chemins de fer et la CCT ont tous deux réduit le nombre d'inspecteurs de voitures.

M. Parker: Monsieur le Président, je serai bref. Oui, c'est vrai, et ce qui est malheureux là-dedans, c'est que ces inspecteurs étaient très compétents.

Avant de passer inspecteurs, ils devaient suivre une formation obligatoire de quatre ans. Étant donné le nombre de moins en moins élevé d'inspecteurs, il n'en est plus ainsi. On fait de moins en moins de formation, et l'industrie des chemins de fer risque de se retrouver dans une situation difficile si le gouvernement ne change pas ses vues à l'égard de la déréglementation.

Les crédits

M. Sergio Marchi (York—Ouest): Monsieur le Président, je suis heureux de participer, en cette journée d'opposition, au débat sur une motion qui fait essentiellement ressortir la vérité.

La vérité, c'est que les mesures de déréglementation prises par ce gouvernement sont un échec. Elles n'ont pas marché et montrent que le gouvernement n'a pas vraiment de programme ou de cadre pour développer l'infrastructure des transports, une partie intégrante de notre économie. Pour développer, en cette période de débat sur l'unité, la structure qui permettra aux transports de continuer de rapprocher les Canadiens de l'Est, de l'Ouest et du Nord.

Le gouvernement a commencé à parler de déréglementation en 1985. Quelques années plus tard, il a réalisé, par les mesures législatives qui avaient été prises, que c'était un véritable cauchemar et a préféré laisser les forces du marché agir. Il a préféré s'en laver les mains et laisser la politique en matière de transport et le réseau suivre leurs cours. Lorsque nous parlons d'échec, comme aujourd'hui en cette Chambre, nous pouvons en cerner les causes.

La première, c'est ce que le gouvernement avait fait une promesse à mon collègue, l'ancien porte-parole en matière de transports, le député de Humber—Saint-Barbe—Baie Verte; il lui avait promis à lui et à d'autres membres du caucus que la déréglementation conduirait à un accroissement de la concurrence sur le marché. Elle donnerait naissance à des compagnies aériennes régionales dans tout le pays. Et qu'est-ce qui s'est passé? Nous nous retrouvons avec deux acteurs seulement et nous risquons fort qu'il n'en reste plus qu'un, une seule compagnie aérienne qui détiendra le monopole du transport aérien.

Nous sommes passés d'une situation où nous avions des transporteurs régionaux, avant l'arrivée au pouvoir de ce gouvernement, à la domination par deux transporteurs qui assurent à eux seuls près de 95 p. 100 du trafic aérien.

Je vais concentrer mes remarques sur l'industrie aérienne puisque mon ami qui m'a précédé a parlé de l'industrie ferroviaire. Nous sommes passés d'une industrie qui commençait à se diversifier à une industrie qui est dominée et contrôlée à 95 p. 100 par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien.