

Les crédits

Même sans cela, le simple fait que le nombre de vols augmente montrait clairement qu'il fallait avoir plus de ressources pour faire appliquer la réglementation. Une grande partie de ces ressources est assurée par Transports Canada.

À l'aéroport Pearson, il y a deux choses que n'importe quel idiot saurait. S'il y a plus de vols, il doit y avoir plus, et non moins, de contrôleurs aériens. Il faut aussi augmenter le nombre de pistes et de services connexes. On doit par ailleurs embaucher plus d'inspecteurs tout en faisant très attention dans le choix des personnes ainsi acceptées dans l'industrie aérienne.

Rien de tout cela n'a été fait. Il n'y a pas que le Comité des transports qui l'ait dit. Le groupe de travail présidé par M. Nielsen est arrivé aux mêmes conclusions. Tout le monde a dit la même chose, parce qu'il suffisait de regarder un peu ce qui s'est produit après la déréglementation aux États-Unis. Tous les problèmes que la déréglementation a causés au Canada étaient prévisibles à voir ce qui se passait chez notre voisin du Sud, dans le secteur du camionnage et dans les transports aériens.

Idéologiquement, nous ne sommes pas d'accord avec ce que le gouvernement a fait, mais même au nom des principes qu'il défend, il n'a surtout pas d'excuses pour ne pas avoir fait le nécessaire. Il n'a pas pris les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des Canadiens, et c'est de cela qu'il est coupable. Il est coupable de tellement de choses, de toute façon.

M. Sid Parker (Kootenay-Est): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que j'appuie la motion présentée par mon collègue de Thunder Bay. Elle se lit comme suit:

Que la Chambre condamne le gouvernement de ne pas admettre que la déréglementation de l'industrie canadienne des transports s'est avérée un échec et a en fait entraîné une diminution du nombre de transporteurs aériens, une diminution des emplois, une hausse des prix, une réduction du service et de la sécurité en matière de transport aérien, routier et ferroviaire.

Je veux faire des observations au sujet du transport ferroviaire, tout en commentant la réponse du député de Calgary-Sud. Dans ma circonscription, qui est très près de la sienne, il y a entre Field et Golden un tronçon de la Transcanadienne qui ressemble davantage à un chemin à vaches qu'à une autoroute.

Le gouvernement fédéral, qui exerçait jadis un contrôle sur le transport et le camionnage, a permis aux gouvernements provinciaux de conclure des accords qui sont beaucoup moins rigoureux. À la suite d'essais effectués à Golden par la GRC, de nombreux camions ont dû être retirés de la circulation sur l'autoroute parce qu'ils ne

satisfaisaient pas aux normes. Les gros camions transportant des maisons mobiles ou des maisons modulaires de 30 à 40 pieds de long sur cette route très profilée et sinueuse ne sont plus tenus d'être précédés d'un véhicule chargé d'assurer la sécurité.

• (1230)

Je signale au député que ce n'est pas sécuritaire et qu'il est à craindre qu'il se produise de plus en plus d'accidents majeurs. Sans cette déréglementation, je suis presque sûr que nous n'aurions jamais eu à déplorer ce terrible accident survenu à Vancouver. Un camion a brusquement dérapé sur le goudron chaud et est allé emboutir une voiture dans laquelle prenait place une famille qui attendait sagement sur le quai l'arrivée du traversier. Peut-on vraiment dire que ces innocentes victimes ont bénéficié d'une sécurité quelconque?

Cela est attribuable directement à la déréglementation du secteur du camionnage et le gouvernement doit en assumer la pleine responsabilité.

Je voudrais consacrer la majeure partie de mes observations au secteur ferroviaire, car j'ai été inspecteur de wagons chez CP Rail pendant 19 ans, du début des années 1940 jusque dans les années 1960. À l'époque, un représentant de la Commission canadienne des transports pouvait à l'improviste arrêter un train dans la gare de triage, l'inspecter et refuser que des wagons quittent cette gare; on devait les décrocher et personne ne pouvait rien y faire.

Ce type de précautions en matière de sécurité étaient importantes. Les inspecteurs se chargeaient de l'inspection des trains dans tout le pays, mais de temps à autre, on procédait à une vérification par sondage qui permettait d'assurer la sécurité des transports et le gouvernement savait exactement à ce moment-là dans quel état ces trains étaient.

À la suite de la déréglementation, tout cela a disparu maintenant. Les chemins de fer peuvent réduire le nombre d'employés à bord des trains. Ces derniers transportent un tonnage deux fois plus important. Pourtant, on a réduit le nombre d'employés et supprimé le wagon de queue. On a décidé plutôt d'installer un signal électrique à la queue du train et on a pris des engagements très fermes à ce sujet. Il est maintenant question d'installer des cataphotes à la queue des trains. Pouvez-vous imaginer à quel point les trains munis de ces cataphotes seraient sûrs? Du fait des courbes sur les voies de chemins de fer, on ne pourrait les voir que lorsque les phares les éclaireraient.