

et le reste des Canadiens ne devraient pas avoir à subir les obsessions idéologiques du gouvernement conservateur.

Mais si les conservateurs agissent ainsi, c'est plutôt par idéologie. D'ailleurs, le problème qui nous préoccupe aujourd'hui trouve son origine dans la déréglementation, une obsession, une marotte du gouvernement libéral qui a gouverné de 1980 à 1984. Je vois le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Walker) qui commence à se sentir un peu mal à l'aise. Il sait fort bien que c'est son mentor, le député de Winnipeg-Fort-Garry (M. Axworthy), qui a mis en vogue la déréglementation. Les libéraux ont été les premiers à se laisser fasciner par cette nouvelle vogue. Ils se disaient: «Qu'est-ce qui se passe? Qu'est-ce que les Américains sont en train d'inventer? Nous devrions peut-être les imiter?» Les libéraux étaient tout aussi enclins à faire ce genre de démarche que les conservateurs.

Les conservateurs ont fini par mener à terme le programme de déréglementation élaboré par les libéraux. Ils ont terminé ce que les libéraux avaient entamé, et nous nous retrouvons avec un système de transport dangereux où règne la confusion. Le projet de loi est conçu pour corriger la situation, remettre en place les pièces du casse-tête, déterminer les conséquences négatives de la déréglementation et non pour régler l'essentiel de la question ou pour traiter du problème fondamental que pose la déréglementation, mais simplement pour accélérer les enquêtes sur les accidents qui se produisent à cause de la nature même du système de transport que les conservateurs ont créé du fait de la déréglementation.

Ça ne fonctionnera pas parce que le problème fondamental de la déréglementation n'a pas été réglé. En obligeant les sociétés de transport aérien et ferroviaire, de camionnage, d'autobus et autres à se livrer une compétition acharnée, en favorisant la concurrence féroce, tant au sein de chaque mode qu'entre modes différents, on va certainement créer des problèmes. Le cas le plus évident est celui du secteur ferroviaire où le CPR et le CNR sont forcés de se livrer une concurrence sans merci. C'est-à-dire qu'ils doivent rogner sur les coûts, mettre des gens à pied et renoncer à des investissements, des inspections et des travaux d'entretien nécessaires.

Non seulement ils se font concurrence entre eux, mais comme mode de transport, ils doivent livrer bataille aux sociétés de camionnage qui luttent entre elles de façon aussi acharnée. A peu près n'importe qui peut se lancer sur la route dès qu'il a un véhicule à faire rouler. Et qu'est-ce que ça donne? Une diminution de la sécurité

Accidents de transport

routière par suite des nouveaux règlements sur le camionnage et des problèmes dans le secteur ferroviaire! De plus, au moment où le gouvernement parle beaucoup de la commission Brundtland, de l'environnement et ainsi de suite, notre politique de déréglementation favorise le camionnage au dépens du transport ferroviaire, alors que tout le monde sait que le transport ferroviaire est plus sain pour l'environnement que le transport par camion.

Il faut le dire: il est ridicule de tenir ce débat sans discuter de la déréglementation. Autre problème qui n'est pas exclusif au bureau. Les bureaux sont des ramassis de nominations politiques et rien ne garantit que celui-ci sera différent.

J'y pensais, il y a quelques semaines, quand j'ai comparu devant l'Agence nationale des transports par laquelle les conservateurs ont remplacé la Commission canadienne des transports. A mon avis, cette commission n'était pas assez indépendante du gouvernement. C'était quand même un organisme relativement indépendant, quasi judiciaire, que l'on a remplacé par l'Agence nationale des transports, beaucoup plus proche du gouvernement. Rien ne le prouve mieux que le fait que son président, un ancien leader parlementaire du gouvernement conservateur, a déjà écrit un rapport recommandant des réductions radicales au sein de Via Rail.

Beaucoup de conseils au Canada ont des problèmes à cause des nominations politiques. Les gens ne sont pas nécessairement compétents dans le domaine où ils sont nommés. Ils se fient aux bureaucrates et à des conseillers spéciaux. Si mon interprétation du projet de loi est correcte, le gouvernement a accès aux ébauches de rapports. Si un passage ne lui plaît pas, il pourra le modifier, ou du moins essayer de le modifier.

Voilà quelques-unes des difficultés que créera cette mesure. Elle ne s'attaque pas au fond du problème. Elle ne règle pas les problèmes de sécurité aérienne éprouvés par l'ancien bureau. Elle ne traite pas de la déréglementation. Ce qui m'a déplu particulièrement ces derniers temps, c'est la décision du tribunal de rejeter le rapport Larsen au sujet des wagons de queue. Après la grève des cheminots, les sociétés ferroviaires ont saisi le tribunal du rapport de l'arbitre Larsen. Le juge a rejeté le rapport qui allait à l'encontre des projets des sociétés: elles voulaient se défaire des wagons de queue. C'est un exemple tout à fait regrettable de ce dont nous avons été témoins ces dernières années.