

Il n'admet pas que le client est roi et qu'il décide combien d'avions doivent prendre l'air et combien de trains doivent circuler et que si on impose des règles à cet égard, c'est nécessairement aux frais des contribuables et de la santé de l'économie nationale.

Je m'arrête maintenant aux détails de son intervention. Il soutient que la déréglementation a entraîné une réduction des services et a rendu le transport aérien moins sécuritaire.

Si c'est la position que veut défendre l'opposition aujourd'hui, que le député nous dise quelles règles de sécurité le ministère des Transports a éliminées ou adoucies. Quelles règles de sécurité sont disparues en raison de la déréglementation? Que le député donne des exemples précis. Quelles règles de sécurité existant avant la déréglementation sont aujourd'hui disparues?

M. Angus: Monsieur le Président, je suis content de cette question. Elle montre combien le gouvernement ignore consciemment les conséquences de la déréglementation.

Je voudrais répondre d'une manière très directe à la dernière question du député. Aucune règle de sécurité n'a été changée à cause de la déréglementation.

Il n'y a aucun doute à ce sujet. C'est ce qu'on n'a pas fait qui est important. Dès le printemps 1984 le personnel du ministère a été averti qu'il n'y avait pas assez d'inspecteurs pour garantir la sécurité dans un environnement déréglementé. C'est le point numéro un.

Quant au point numéro deux, je répéterai ce que j'ai dit dans mon discours: quand on supprime la stabilité économique d'un transporteur et que celui-ci commence à chercher des moyens de faire des économies, alors au lieu de fonctionner avec une marge de sécurité supérieure, par exemple en remplaçant une pièce toutes les 800 heures au lieu de toutes les 1000 heures comme c'est recommandé, il la réduit de plus en plus. On n'a violé aucune loi, que cela soit bien clair, mais cela a créé une situation qui rendait possible l'accident de Dryden, qui hélas s'est effectivement produit.

[Français]

M. Guy Saint-Julien (Abitibi): Monsieur le Président, j'ai écouté le député de Thunder Bay—Atikokan qui a parlé du camionnage. J'ai un article du mois de mars 1992 qui est écrit par M. Jean-Roch Savard qui dit ce qui suit: «Le 6 décembre 1991, le gouvernement du Canada annonçait une série de mesures concernant le secteur des transports, et surtout le camionnage. Ces dispositions

Les crédits

devraient en principe améliorer le régime fiscal des transporteurs et des sous-traitants. En prenant avantage de ces mesures, les entreprises de transport routier devraient, estime-t-on, devenir plus compétitives.» Il termine son article en disant: «À mon avis, seul un effort concerté des gouvernements fédéral et provincial parviendra à redonner à l'industrie du transport routier par camions son erre d'aller. Ottawa a démontré son bon vouloir. Compte tenu du contexte politique actuel, le Québec doit saisir le message et faire sa part.»

Est-ce que l'Ontario actuellement va faire sa part pour aider l'industrie du camionnage dans le secteur du sud de l'Ontario?

[Traduction]

M. Angus: Monsieur le Président, je suis heureux que mon collègue ait posé cette question. Tout d'abord, je voudrais dire que je me réjouis de l'initiative fédérale. C'était une bonne solution à court terme à un problème à long terme, mais elle n'aurait pas été nécessaire si nous n'avions pas permis que la prolifération des camionneurs dépasse la capacité des fournisseurs de fournir des marchandises à transporter. C'est un fait.

En ce qui concerne l'Ontario, je n'ai pas les détails avec moi, mais cette province a effectivement collaboré avec le gouvernement fédéral pour essayer de trouver des solutions à cette situation dans la mesure où elle concerne cette province. Ils étudient la question et ils ont fait des déclarations. Je ne suis pas sûr si elles vont dans le même sens que celles du Québec.

Assurément, nous reconnaissons tous que les camionneurs connaissent de graves problèmes, pas seulement les indépendants, mais tout le système à cause de la concurrence des États-Unis. Si nous laissons adopter l'ALÉNA, en supposant que l'avant-projet dont j'ai donné lecture à la Chambre est exact et leur donne plein accès au camionnage, alors nous pourrions dire adieu à tous nos exploitants indépendants.

M. Howard McCurdy (Windsor—Sainte-Claire): Monsieur le Président, j'ai bien aimé l'intervention de mon collègue qui a fait ressortir dans une certaine mesure les conséquences inévitables de la déréglementation ainsi que la différence d'idéologie. Il est évident qu'il existe une différence entre l'idéologie de ce camp-ci et celle des gens d'en face.

Je veux l'interroger à propos des décisions que prend le gouvernement conformément à son idéologie, à la lumière de l'expérience acquise par la Chambre dans le débat sur le libre-échange avec les Américains.