

Les crédits

Dans le nouveau contexte de la déréglementation, CN propose maintenant que le tunnel de Windsor, où l'on enregistre l'achalandage le plus important en Ontario, devienne pratiquement inutile pour cette société, puisqu'elle préfère construire un tunnel plus large qui conviendrait mieux aux importantes charges de fret transportées par chemin de fer. Une telle mesure déplacera complètement l'axe industriel de Windsor-Detroit vers la région de Sarnia-Port Huron. Malgré toutes les conséquences que cela entraîne, le gouvernement ne peut intervenir d'aucune façon.

La déréglementation ne doit pas être uniquement une initiative qui permet aux transporteurs de prendre des mesures qui favorisent leurs intérêts financiers propres, si ces intérêts ne tiennent pas compte de ceux des collectivités et risquent même de faire mourir celles-ci. C'est effectivement ce qui pourrait se produire à Windsor si on laisse le CN froidement passer outre les intérêts de la région de Windsor-Detroit et déplacer cet axe de transport vers la région de Sarnia.

Vous n'avez qu'à passer une semaine à Windsor pour constater les nombreux retards et annulations liés à des problèmes mécaniques pour comprendre les conséquences de la déréglementation du secteur aérien, conséquences auxquelles le rapport du juge Moshansky fait abondamment allusion.

Lorsque le gouvernement a déposé les règlements pertinents, celui-ci savait qu'il fallait d'abord s'occuper d'un grand nombre de questions, qu'il allait y avoir plus d'avions dans l'espace aérien, qu'il fallait plus d'inspecteurs, qu'il fallait procéder à des inspections de sécurité plus rigoureuses en ce qui a trait aux équipages et aux aéronefs, et qu'il faudrait un plus grand nombre de contrôleurs de la circulation aérienne.

Encore aujourd'hui, nous n'avons pas suffisamment de contrôleurs pour s'occuper du nombre accru de vols par suite de la déréglementation.

Les conséquences pour Windsor sont exactement celles qui avaient été prédites: annulations de vols, et incidence économique importante sur notre ville.

Vous n'avez pas besoin d'écouter les résidents de Windsor, qui dénoncent depuis cinq ans la mesure prise par le gouvernement. Si vous lisez le rapport Moshansky, vous constaterez pourquoi deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit, neuf, dix, onze, douze, vingt différents rap-

ports disent que le gouvernement aurait dû prévoir la situation qui a entraîné l'écrasement à Dryden et qui pourrait entraîner d'autres accidents, si ce gouvernement ne se décide pas à prendre au sérieux les recommandations faites.

La déréglementation a été mal appliquée sur le plan pratique. Du point de vue idéologique, c'était une mesure stupide.

M. Angus: Monsieur le Président, je dois dire que j'ai bien aimé l'allocution de mon collègue et je voudrais continuer dans le même ordre d'idées que sa dernière observation au sujet des 20 rapports.

Je voudrais lui lire la citation suivante: «Par ailleurs, le comité estime que le ministre des Transports devra disposer, à tout moment, de ressources humaines et techniques suffisantes pour pouvoir maintenir et améliorer la sécurité dans le secteur des transports.»

Cette citation ne provient pas d'un rapport d'un comité formé de fonctionnaires, ni d'inspecteurs, ni de syndicalistes. Elle provient du rapport que le Comité permanent des transports a déposé après avoir étudié le Livre blanc, *Aller sans entraves*, qui a amorcé toute cette réflexion.

Ma question est la suivante: est-il étonné d'apprendre que les Conservateurs, qui formaient la majorité au sein de ce comité, ont eux aussi signalé les dangers qui nous guettaient en conseillant au ministre de toujours disposer de ressources suffisantes, c'est-à-dire des inspecteurs, des contrôleurs aériens, des gardiens de sécurité, etc., et qu'ils savaient dans quelle galère nous nous embarquions?

M. McCurdy: Monsieur le Président, je suis heureux que mon collègue m'ait posé cette question.

Il a raison. Les conclusions du rapport du comité s'appuyaient sur le gros bon sens. Mais il faut bien faire la différence entre le bon sens, l'idéologie et les agissements de ce gouvernement.

Comme je le disais, notre porte-parole actuel dans le domaine des transports ainsi que beaucoup de personnes intuitives, tant chez les ministériels qu'au sein du Parti libéral, avaient prévu l'inévitable: avec la déréglementation, les grandes lignes aériennes allaient se concentrer sur les centres nerveux. Par conséquent, toutes les petites villes allaient devoir accepter d'être desservies par des lignes aériennes plus petites, ayant moins de ressources et faisant des économies de bouts de chandelle.