

Les crédits

Je veux essentiellement décrire les conséquences de la réglementation sur Windsor et signaler que, à bien des égards, le gouvernement semblait ne pas savoir ce qu'il faisait quand il s'est embarqué dans cette galère. Même si le gouvernement s'était engagé à procéder à la déréglementation, il aurait dû prévoir des programmes, des structures et des politiques visant à atténuer quelque peu les répercussions inévitables de la mise en oeuvre de la déréglementation.

Malheureusement, le discours du secrétaire parlementaire du ministre des Transports nous a donné une idée de la pensée complexe et profonde du gouvernement. J'ai retenu deux affirmations très claires que le secrétaire parlementaire a faites. Selon lui, avec un avion dans les airs, on a un certain nombre d'accidents et, avec deux avions, le nombre d'accidents augmente. Cela illustre bien la profondeur des analyses effectuées en vue de ce débat, mais aussi au moment où le gouvernement a décidé de déréglementer les transports afin d'alléger le fardeau économique des transporteurs.

Une voix: Au nom de la concurrence.

M. McCurdy: Je ne sais trop ce que cela signifie quand on dit que la déréglementation n'a eu aucune incidence sur la sécurité, car, de toute évidence, les mesures de sécurité alourdissent le fardeau économique tant du gouvernement que des transporteurs.

La ville de Windsor est située à un endroit stratégique au Canada. En Ontario, c'est le lieu de convergence des lignes aériennes, des entreprises de camionnage et des chemins de fer assurant le transport entre le Canada et les États-Unis. Vous trouverez dans tous les transports, routiers, aériens ou ferroviaires, des exemples manifestes de l'impact de la déréglementation réalisée par ce gouvernement.

Dans le domaine du camionnage, nous avons constaté que 57 camionneurs ont fait faillite en Ontario en 1989. En 1990, ce chiffre est passé à 140 environ, pour atteindre en 1991 quelque chose comme 157. Depuis la déréglementation, le nombre de camionneurs qui font faillite en Ontario augmente d'année en année. À Windsor, c'est un événement quasi quotidien.

Je vois derrière moi notre ancien porte-parole pour les transports. Il a fait observer, comme bien d'autres, lors du

débat, que les coûts plus élevés, les taux d'impôt plus élevés, le taux d'amortissement moins élevé, sans compter la concurrence des Américains qui ont l'habitude de transporter sur de plus longues distances, de faire des journées plus longues et de créer des compagnies plus grandes avec un coût marginal moindre, que sans une forme d'aide tout cela mènerait inévitablement à la destruction de l'industrie du camionnage si l'on permet en outre aux camionneurs américains de venir transporter des cargaisons à l'intérieur du Canada et pas seulement entre le Canada et les États-Unis.

La politique de déréglementation de ce gouvernement a eu pour conséquence de détruire l'industrie du camionnage à Windsor. La ministre nous dit que le gouvernement a pris des mesures pour venir en aide à l'industrie du camionnage. Elle aurait dû plutôt dire qu'il a pris des mesures pour secourir ce qui reste de l'industrie du camionnage.

Windsor comprend la déréglementation. Les camionneurs en colère y ont à deux reprises bloqué le pont Ambassador. Ils ont aussi bloqué l'autoroute 401 près de Toronto. Des centaines de camionneurs sont venus manifester ici même sur la Colline. Le gouvernement n'a commencé qu'à ce moment-là à prendre des mesures pour corriger ce qu'il aurait pu prévoir lorsqu'il s'est lancé dans la déréglementation.

Dans le domaine ferroviaire, et je ne voudrais pas m'y arrêter trop longtemps, nous avons appris que VIA Rail se propose de retirer tous ses wagons du couloir Québec-Windsor à cause d'un problème technique. Les problèmes techniques semblent surgir fréquemment dans tous ces secteurs.

• (1220)

Ce qui importe encore plus que les problèmes techniques fréquents de VIA Rail et des autres transporteurs ferroviaires de notre région, et il ne s'agit pas seulement des transporteurs canadiens, c'est l'indifférence totale que nous constatons, de la part des services canadiens d'inspection, aux problèmes techniques évidents des wagons américains inspectés à leur entrée au Canada.

La déréglementation ne touche pas que la sécurité, mais aussi les aspects économiques. Tant le CN que le CP empruntent un tunnel ferroviaire qui relie Windsor et Detroit.