

*Initiatives parlementaires*

d'urgence devraient être interdits; cependant, lorsque c'est la règle plutôt que l'exception, je crois que nous élargissons la définition du terme «atterrissage d'urgence».

Il y a donc de graves problèmes qui touchent les localités avoisinantes. Il y a aussi un autre problème: lorsque les gens se plaignent, leurs plaintes ne vont nulle part.

Tout comme les gens touchés par le problème, notre parti préconise la nomination d'un genre d'ombudsman du bruit. De cette façon, les gens de ma circonscription et d'autres localités situées près de l'aéroport Pearson auraient la satisfaction d'adresser leurs plaintes à quelqu'un au lieu de parler à un répondeur, ce qui peut être incroyablement frustrant.

J'ai aussi demandé au gouvernement et au ministre d'examiner un programme spécial d'isolation qui s'est avéré très efficace dans les localités entourant l'aéroport de Denver. Il s'agit d'un système moderne d'isolation phonique qui convient parfaitement bien pour les localités situées près des aéroports. J'espère que, le moment venu, le ministre donnera une réponse qui apportera aux personnes touchées un certain degré de soulagement et de satisfaction.

• (1520)

Je voulais parler de l'enquête et du rapport sur l'accident de Dryden, mais je vais laisser mon collègue, le porte-parole pour les transports, s'en charger, parce que je crois qu'il devra aborder divers aspects de ce rapport.

**M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui pour appuyer la motion du député qui condamne le gouvernement pour avoir abandonné l'industrie canadienne du transport.

Je tiens à préciser dès le départ que nous parlons en fait du gouvernement en général, car les problèmes qui sont les nôtres aujourd'hui ont commencé avant que le gouvernement actuel ne prenne le pouvoir. Le député de Winnipeg, qui siège toujours à la Chambre, a dit en 1983-1984, si je ne m'abuse, qu'Air Canada, qui était encore une société d'État, et le CN, qui le demeure, devaient se comporter comme des entreprises privées. Cela a certainement donné le ton en matière de transports.

En outre, avant les élections de 1984, le député de Winnipeg a amorcé le processus de dérèglementation.

D'après le rapport du juge Moshansky, déposé hier, l'un des premiers avertissements qui ont été lancés à Transports Canada par les troupes de la ligne de front, pour reprendre les termes du juge, remonte au printemps de 1984, bien avant que le gouvernement actuel ne remporte les élections. Ces troupes de la ligne de front ont dit qu'elles n'avaient pas les ressources pour faire face comme il se devait à la dérèglementation, sous quelque forme que ce soit.

Ces deux derniers jours, le rapport du juge Moshansky a fait beaucoup de bruit à la Chambre et sans doute dans tout le pays. Ceux d'entre nous qui ont pris part à la bataille de la dérèglementation depuis 1984 et, dans le cas de mon collègue de Regina—Lumsden, depuis bien plus longtemps, remarquent dans le rapport bien des éléments dont le gouvernement avait été prévenu.

Par exemple, on a supprimé la stabilité économique dont nos transporteurs bénéficiaient —et par stabilité économique, j'entends qu'il existait un degré de certitude quant aux itinéraires desservis et quant aux recettes; de même, le consommateur avait une certaine garantie que la compagnie aérienne ne pouvait augmenter arbitrairement ses tarifs.

Par ailleurs, les localités desservies savaient qu'elles bénéficiaient aussi d'une protection, en ce sens qu'un transporteur ne pouvait décider unilatéralement du matériel employé pour assurer le service, ou de la fréquence de ce service. Dans les deux cas, les consommateurs et les localités pouvaient, par le biais d'un processus public, tenter de s'opposer à tout changement. Évidemment, il incombait à l'époque à la CCT de trancher les différends.

Ainsi, l'élimination de cette stabilité a eu un certain nombre de conséquences. Nous avons créé un climat propice à une concurrence acharnée, de sorte que le résultat financier est devenu l'élément déterminant des décisions prises par les sociétés de transport aérien, ferroviaire et routier.

Comme nous l'avons dit lors du débat sur le livre blanc intitulé «Allez sans entraves», ainsi que lors du débat sur la Loi sur les transports nationaux et les mesures législatives corrélatives, c'est le banquier qui a pris ces décisions en matière de sécurité. Ce n'est ni l'organisme de réglementation, ni le gouvernement, ni nécessairement le transporteur, mais bien le banquier. C'est lui qui décidait en fin de compte si une nouvelle compagnie pouvait être créée. Vous pouviez obtenir une licence pourvu que votre situation financière soit bonne.