

### *Les crédits*

Tout cela a disparu. On a abouti avec un système dans lequel c'était le banquier qui prenait la décision. Il suffisait de convaincre un banquier de l'utilité d'un service et s'il accepte de vous avancer l'argent, vous voilà devenu propriétaire d'une entreprise de transport. Oui, il fallait aussi obtenir la certification, mais en fait, comme le démontre le rapport Moshansky, c'était facile et il n'y avait même pas à se soumettre aux exigences concernant l'assurance de la sûreté des opérations.

Voilà le système auquel nous avons abouti. Au Canada, nous sommes passés de trois grandes sociétés aériennes, Air Canada, Canadien et Wardair, à deux. Nous avons vu, au début, la naissance d'un certain nombre de transporteurs régionaux indépendants, dans la région atlantique, dans le centre, dans l'ouest et dans le nord du Canada. Soit dit en passant, je rappelle à la Chambre que le Nord continue à être soumis à la réglementation originale, car le Comité des transports a reconnu à l'unanimité que le Nord était différent. Au nord du 60<sup>e</sup> il y a donc un régime différent où le gouvernement exerce beaucoup plus de contrôle. Mais ceci est en dehors de la question.

Voilà maintenant que les Lignes aériennes Canadien négocient activement avec American Airlines pour une infusion de capitaux. Jusqu'à 25 p. 100 des actions de Canadien pourraient être vendus à American Airlines. Air Canada a laissé entendre que si cela se faisait, il devrait peut-être suivre la même voie. C'est le commencement de la fin pour le mot Canada dans ces deux sociétés.

Par ailleurs, en grande partie grâce à ce nouveau régime de compétitivité que nous ont donné les conservateurs, tous les transporteurs régionaux qui avaient surgi au moment de la déréglementation dans l'espoir de faire de l'argent, ont été acquis parfois totalement, parfois partiellement, par les deux grands transporteurs. Nous avons donc un duopole au Canada. Un duopole non réglementé.

Les clients n'en ont pas profité et les communautés non plus. En ce qui concerne les clients ils doivent payer toujours plus pour moins de service. Un certain nombre de localités ont perdu leur service par réacté, notamment Sault Ste. Marie, Dryden, London, Windsor, North Bay, Sudbury, en Ontario et Brandon au Manitoba. Elles ne sont plus desservies par des avions à réaction. À la place, elles ont un service qui utilise les petits appareils de navette Dash-8, qui sont d'excellents aéronefs. Mais quand on passe d'un service d'avions à réaction, qui jouit d'un certain prestige, à un service de petits avions, ces localités se considèrent déclassées. Elles ont perdu leur stimulateur économique.

Dryden, par exemple, était auparavant la plaque tournante pour toute la région nord-ouest de l'Ontario. Ce n'était pas Thunder Bay. Parce que Dryden offrait un service d'avions à réaction, il était logique pour les petits transporteurs du Nord d'y installer leur siège ou du moins d'offrir des correspondances à destination du Grand Nord, des réserves du Nord, de Kenora, des autres collectivités du nord-ouest. Par suite de la déréglementation, Dryden a perdu son service d'avions à réaction. Pire encore, il a perdu sa situation de plaque tournante au profit de Thunder Bay.

C'est un avantage pour moi et les habitants de ma circonscription. L'augmentation rapide du trafic à l'aéroport de Thunder Bay a sûrement renforcé notre argumentation en faveur d'une nouvelle aérogare à cet aéroport. Nous sommes donc gagnants. Le perdant, c'est Dryden. Son économie s'est ressentie de la situation, parce qu'en l'absence d'un service d'avions à réaction, de correspondances faciles et d'un service de qualité, les entreprises sont moins susceptibles d'aller s'établir à Dryden. Le maire de cette municipalité pourrait sûrement nous confirmer mes dires.

En même temps, les passagers doivent se tasser dans des sièges plus petits. Dans certains cas, on n'offre plus de services d'agents de bord; dans d'autres, il n'y a même pas de toilettes, mais la situation est en train de changer lentement, parce que les appareils deviennent plus gros. Il y a donc eu une réduction des services offerts. Pourtant, même si on utilise maintenant les Dash-8, le prix des billets de Thunder Bay à Winnipeg n'a pas changé.

Permettez-moi de dire quelques mots sur les tarifs. Il s'agit là, à mon avis, d'un élément important. Le gouvernement et ceux qui prônent la déréglementation soutiennent qu'il en coûte moins cher pour voyager par avion aujourd'hui qu'en 1984. J'ai ici un rapport, un bulletin de service publié par le Centre de statistiques de l'aviation de Statistique Canada, qui montre les variations de tarifs aériens d'un trimestre à l'autre et d'une année à l'autre. Il présente le tarif de classe économique et le tarif réduit pour le nord, ainsi que ces mêmes tarifs pour le sud.

Si on regarde les tarifs pour le sud, car ce sont ceux que la plupart d'entre nous ici présents utilisons, on constate que le tarif de classe économique, depuis 1986, a augmenté de presque 50 p. 100. L'indice des prix à la consommation n'a augmenté que de 27 p. 100 au cours de cette période. Pour ce qui est du plein tarif classe économique, les gens d'affaires, qui n'ont pas le choix et qui doivent se rendre à Toronto ou à Ottawa la journée même ne bénéficient d'aucune réduction lorsqu'ils achètent leur billet. Ce tarif a augmenté de 50 p. 100, si ce n'est plus, depuis 1986.