

L'ajournement

d'Air Canada étaient là lorsque nous sommes arrivés à l'aéroport, et il y en a certains qui s'informent encore de l'état de santé de cette personne.

• (1800)

C'est le genre de service qui découle de la participation d'Air Canada au sein de la collectivité, du fait que les employés connaissent leur clientèle et que la clientèle connaît les employés.

Soudainement, 150 de ces employés, ceux qui côtoient le plus directement le public, se font dire qu'ils ont le choix entre déménager à Toronto, prendre une retraite anticipée ou perdre leur emploi. C'est injuste. C'est le genre de chose que les Canadiens de l'Atlantique ne sont plus prêts à endurer.

J'ai peut-être fait preuve de naïveté en demandant au ministre des Transports de faire quelque chose et en pensant que le gouvernement voulait créer une politique des transports qui soit juste pour toutes les régions du pays. Je fais peut-être aussi preuve de naïveté, monsieur le Président, en pensant que le gouvernement a des yeux pour voir, des oreilles pour entendre et un cœur pour comprendre les préoccupations des gens qui vivent ailleurs que dans le centre du pays. S'il n'écoute pas bientôt, les voix deviendront de plus en plus fortes et chercheront à se faire entendre ici même, à la Chambre.

M. Ross Belsher (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, je voudrais remercier la députée d'avoir soulevé à nouveau cette importante question. Je suis heureux de participer au débat ce soir.

Elle aborde à nouveau la question des compressions à Air Canada dans la région de l'Atlantique. Elle prétend que pour une raison quelconque, le gouvernement fédéral devrait s'ingérer dans une question qui relève exclusivement de la compétence d'une société privée qui n'a de comptes à rendre qu'à ses actionnaires. Comment la députée croit-elle que les actionnaires, la direction et les employés d'Air Canada vont réagir face à l'ingérence du gouvernement fédéral dans la gestion quotidienne de la société?

Si Air Canada et 15 autres sociétés d'État ont été privatisées par le gouvernement, c'est notamment pour permettre au secteur privé de prendre des décisions commerciales comme celles-ci sans être soumis au type d'ingérence politique réclamée par la députée.

Elle a laissé entendre que la déréglementation était un échec et qu'elle avait des répercussions négatives sur le transport aérien dans la région de l'Atlantique. Des gens bien informés se permettraient de ne pas être d'accord avec elle là-dessus. L'Office national des transports a récemment signalé qu'en 1989, le nombre de passagers transportés par les compagnies aériennes dans la région de l'Atlantique a augmenté de 20 p. 100 par rapport en 1985, avant la déréglementation. Ainsi, les consommateurs ont davantage de choix, les transporteurs aériens voient un plus grand nombre de possibilités s'offrir à eux et les secteurs des transports, de l'hôtellerie et du tourisme et le monde des affaires en général profitent d'un accroissement de l'activités économique dans la région de l'Atlantique et dans tout le pays.

La députée se rappelle sûrement que le comité parlementaire spécial examinant l'entente sur les services aériens entre le Canada et les États-Unis se trouvait à Halifax il y a deux semaines à peine. Au cours des audiences en question, les représentants de la Commission des transports des provinces atlantiques ont déclaré que la déréglementation économique du secteur de l'aviation avait beaucoup rapporté à la région de l'Atlantique.

La commission a signalé que la déréglementation avait résulté en un plus grand nombre de vols, de meilleurs horaires, une meilleure échelle de tarifs et un service supérieur au moyen d'appareils mieux adaptés aux courtes distances qui caractérisent le marché régional.

La commission a dit au comité que l'industrie canadienne du transport aérien ne le cédait en rien à aucun autre au monde et qu'elle voulait que les transporteurs aériens soient en mesure de décider des marchés qu'ils veulent desservir sans devoir quémander la permission du gouvernement chaque fois qu'ils souhaitent avoir accès à une autre ville de la région canadienne de l'Atlantique et de l'ensemble des marchés canadien et américain.

M. Joseph Randall, d'Air Nova, a dit au comité spécial que son entreprise a connu un succès fulgurant grâce à la déréglementation. C'est avec enthousiasme qu'il entrevoit la possibilité d'une libéralisation de l'environnement canado-américain.

Le ministre néo-écossais des Transports et des Communications, M. Don MacInnes, a dit au comité que la déréglementation avait suscité un excellent service au