

Initiatives ministérielles

venait, mais lui non plus alors ça n'a guère d'importance. Ce sont les choix que nous avons.

Je sais que je vous ai montré un horaire bleu. C'est naturel, que je vous en montre un bleu, je suppose. L'autre ligne a, à peu près, le même genre de choix. Je peux prendre l'avion de St. John's à Deer Lake avec une même compagnie aérienne quatre fois par jour. Je peux aller à Gander aussi et revenir. De Gander à Deer Lake c'est environ 400 milles par la route, alors qu'en ligne droite c'est environ 90 milles. Par avion c'est environ 180 milles ou quelque chose comme ça.

Je pense que ce qui est important, monsieur le Président, puisqu'on parle de ça. . .

M. Rideout: Vous n'avez jamais volé en ligne droite.

M. Reid: . . . et je pourrais parler de l'augmentation de 16 p. 100 depuis 1988 au Québec et en Ontario, dans 16 liaisons aériennes. Je pourrais parler de celles de 24 p. 100 dans les vols non hebdomadaires. Je pourrais parler d'une hausse de 20 p. 100 et de 28 p. 100 dans les Prairies et en Colombie-Britannique, mais je ne le ferai pas, monsieur le Président, car vous me dites d'accélérer et que mon temps de parole s'achève.

À mon avis, il est important d'examiner ces questions sous un autre angle, de voir l'accord bilatéral comme une chose positive. Les régions et les villes autres que les métropoles de Montréal et de Toronto veulent pouvoir commercer et prendre de l'expansion avec les États-Unis dans le secteur du tourisme et de l'industrie, et le changement qu'apporte l'accord bilatéral, allié à la déréglementation, leur offre justement cette possibilité.

Des voix: Bravo!

Le président suppléant (M. DeBlois): Y a-t-il des questions ou des observations? Le député de Hamilton-Ouest.

M. Stan Keyes (Hamilton-Ouest): Monsieur le Président, je voudrais. . .

M. McDermid: Féliciter.

M. Keyes: Bien sûr, je félicite le député de St. John's-Est de parler si bien de l'aéroport Mount Hope de Hamilton. Nous savons tous que, selon Transports Canada, cet aéroport est en fait le premier choisi pour remplacer l'aéroport international Pearson à l'avenir, mais nous, de ce côté-ci de la Chambre, nous croyons bien entendu

que l'avenir est déjà arrivé, à cause de l'engorgement à l'aéroport international Pearson.

Dans le réseau de plaques tournantes, de «pivots» pour reprendre l'expression du député de St. John's-Est, nous savons tous, bien sûr, que la plus grande plaque tournante est l'aéroport international Pearson de Toronto, mais que les rayons du réseau qui convergent sur l'aéroport sont les autoroutes 400, 401 et 403, toutes dangereuses, toutes encombrées, où tous les véhicules automobiles tentent de se rendre à l'aéroport international Pearson. C'est comme cela que le gouvernement conçoit une plaque tournante.

• (1650)

Bien des fois nous avons tenté de dire au gouvernement qu'il serait très simple de contourner le problème dans le scénario qui jumelle Toronto et Hamilton.

Le gouvernement devrait comprendre qu'il pourrait régler la situation en appliquant une solution multimodale. C'est alors que l'on songe à l'aéroport Pearson au lieu de penser à construire un aéroport tout neuf à Pickering, ainsi que nous l'avons entendu entre les branches.

Il y a par exemple l'aéroport de Hamilton qui serait en mesure d'accueillir les trois-quarts de l'excédent des avions de l'aéroport international Pearson. Nous devons également envisager les routes et les voies ferrées à construire pour établir entre les deux un réseau parfaitement efficace au lieu de dépenser des milliards de dollars à construire de nouveaux aéroports. Nous disposons déjà des installations nécessaires à Hamilton, à London et à Kitchener. Elles sont là et elles sont prêtes.

Le député a parlé de la sécurité et ajouté que dans certains aéroports, il n'y avait pas la nuit de contrôleur de la circulation aérienne en service. Certains aéroports n'ont même pas de tour.

Il en est ainsi à l'aéroport de Hamilton. À l'aéroport Mount Hope, la nuit, il n'y a pas dans la tour de contrôleur de la circulation aérienne. Il n'y en a jamais.

Le député de St. John's-Est a parlé de sécurité. Chaque fois que je me rends à l'aéroport international Pearson, je soulève la question en disant : «Bien des fois des avions arrivent trop tard et sont détournés de l'aéroport Pearson vers l'aéroport de Hamilton où ils sont autorisés à atterrir même s'il n'y a pas de contrôleur de la circulation aérienne.»

M. McDermid: Oui!