

Initiatives ministérielles

conservera le contrôle et ils devront respecter les modalités de la location. Ils peuvent le faire.

Je voulais rappeler à mon collègue la traumatisante déréglementation et ses répercussions sur les collectivités éloignées. Je n'ai pas les chiffres pour Thunder Bay, mais nous pouvons utiliser ceux d'une autre collectivité du Nord.

Avant la déréglementation, il y avait 17 vols par semaine à Sudbury. Il y en a maintenant 105 par semaine. Ce sont des vols pour Toronto.

La députée de Sudbury est présente. Croit-elle que les habitants de Sudbury voudraient revenir à 17 vols par semaine? La députée hoche la tête. Veut-elle nous signifier que les gens de Sudbury souhaiteraient réduire tous ces vols qui donnent la possibilité de partir à toute heure du jour ou de la nuit? Faut-il abandonner tout cela et en revenir à 17 vols par semaine? Cela correspond à un peu plus de deux vols par jour. Pourquoi autant de choix?

Demandez-le aux gens d'affaires qui vont à Sudbury en avion. Mon ami sait que les perspectives économiques de Sudbury sont beaucoup meilleures, grâce au gouvernement conservateur, et les 105 vols par semaine qui desservent la ville y sont pour quelque chose.

M. Angus: Monsieur le Président, je trouve les remarques du ministre particulièrement intéressantes parce que je suis certain que les gens de Sudbury aimeraient beaucoup que le service par avion à réaction soit rétabli. Ils aimeraient aussi en revenir aux prix qu'ils payaient. Je ne sais pas ce qu'il en est là-bas, mais on payait 300 \$ pour aller de Thunder Bay à Ottawa avant la déréglementation. Aujourd'hui, il en coûte 700 \$ pour faire le même trajet.

Le service par avion à réaction est encore offert de temps en temps entre Thunder Bay et Winnipeg. Le reste du temps, monsieur le Président, il faut se contenter de petits avions à douze places. La ville de Dryden vient juste de perdre ce service, elle qui avait déjà perdu son rôle de plaque tournante pour le nord-ouest de l'Ontario. Cela s'est répercuté sur son économie, car le service par avion à réaction avait un effet d'impulsion dans la collectivité et contribuait à son développement.

Au ministre qui dit que la déréglementation est bénéfique, je pourrais expliquer en long et en large comment

elle n'est pas conforme à l'idée théorique qu'en avait son prédécesseur et qu'il en a lui-même.

M. Joe Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le Président, je suis très heureux que le ministre soit là. Ma collègue, la députée de Sudbury, qui se trouve derrière moi, voudra sans doute répliquer aux observations qu'il vient de faire. Il faudra bien sûr attendre un autre jour, mais nous ne perdons rien pour attendre, croyez-moi.

Je voudrais profiter de la présence du ministre parmi nous pour le remercier publiquement au nom des gens de Thunder Bay d'avoir annoncé, lors de sa dernière visite, qu'un aéroport beaucoup plus grand sera enfin aménagé à Thunder Bay. Le ministre a promis que les installations seraient prêtes à temps pour recevoir le flot de visiteurs que les gens du nord-ouest de l'Ontario attendent pour les Jeux nordiques. Je le remercie d'avoir sagement reconnu le besoin et de doter cette collectivité de ce moyen de transport capital.

• (1730)

En 1987, le gouvernement a décidé de faire passer la gestion des aéroports de Transports Canada à des entreprises commerciales constituées en sociétés dites les administrations aéroportuaires locales. J'ai été un peu troublé par ce que j'ai entendu au cours du débat l'autre jour et aujourd'hui. À propos de ces administrations, on semble confondre ce qu'on a appelé la privatisation des aéroports canadiens et l'administration des aéroports par des groupes locaux.

Je m'explique. Dans le cas de l'aéroport n° 3, qui ouvrira au début de février en même temps que le nouvel aéroport, la privatisation tient au fait qu'un groupe de personnes a investi de 400 à 500 millions de dollars pour le construire. Ces personnes pourront en faire l'exploitation et récupérer les fonds investis au fil des ans par la location des locaux.

L'idée qui a cours, c'est que, en fin de compte, l'aérogare n° 3 sera payée, comme dans toute entreprise commerciale, par le consommateur. J'en doute. Cette aérogare, que j'ai visitée, est magnifique. Comme on nous a dit que l'aérogare n° 3 comporterait quatre, cinq ou six fois plus de bureaux à louer que la plus haute tour à bureaux de Toronto, qui est actuellement le Centre Eaton, je me demande si les consommateurs, à savoir les voyageurs canadiens, auront les moyens d'utiliser ces installations.