

*Initiatives ministérielles*

directes avec des villes américaines. Sans parler, bien sûr, de la possibilité de se rendre à Las Vegas. Je veux dire aller tout simplement au sud de la frontière pour tenter sa chance. La vie est déjà un jeu de hasard, mais avec de bonnes occasions comme celles-là, nous devons être prêts à en profiter.

• (1640)

Je voudrais parler un peu des transporteurs et de leurs employés. Voyons un peu le véritable destructeur du secteur canadien du transport aérien. C'est l'industrie qui nous a encouragés à rouvrir l'entente bilatérale, qui nous a dit qu'elle voulait avoir la possibilité d'être concurrentielle et de procéder à une expansion et qui nous a affirmé qu'elle avait la capacité de le faire. C'est au sujet de la déréglementation de cette même industrie qu'on nous a dit des choses terribles.

Je reconnais que les transporteurs régionaux ont été particulièrement éprouvés. Certains sont actuellement aux prises avec de graves difficultés à cause de l'augmentation du prix du carburant. On disait que la déréglementation allait entraîner un resserrement du transport aérien, notamment dans les régions. Il est inutile que je vous parle de la région du pays d'où je suis originaire et où tout le monde se faisait prophète de malheur, affirmant que tous les aéroports seraient fermés.

J'aimerais simplement donner quelques chiffres aux fins du compte rendu. Sur les 146 liaisons intérieures qui sont les plus importantes et qui représentent près de 90 p. 100 du trafic aérien au Canada, la proportion de liaisons assurées par au moins deux transporteurs concurrents est passée de 44 p. 100 qu'elle était en 1983 à 77 p. 100. Et cela en pleine déréglementation. Les gens se rendant de Cambridge à Waterloo ont connu une telle hausse, car ils ont deux transporteurs. Les 42 localités du réseau d'où partent ou arrivent 95 p. 100 des Canadiens, avaient au moins deux transporteurs en 1989 et la moitié d'entre elles étaient desservies par cinq lignes ou plus.

Nous avons assisté à l'établissement de centres et de lignes de liaison. Nous avons vu surgir la concurrence. Les passagers peuvent choisir la ligne, le genre de service, le coût, l'horaire et ainsi de suite. C'est important. Le nombre de villes rattachées par un service direct, c'est-à-dire sans arrêt, ou indirect, sans changer d'avion, est passé de 1 088 en 1983 à 1 729 en 1989. Selon mes calculs, il s'agit d'une augmentation de 60 p. 100.

Entre 1983 et 1989, le nombre de vols directs et indirects entre les villes rattachées par un service a doublé. La même tendance se manifeste dans toutes les régions du pays.

Nous parlons de l'accroissement de la concurrence. Le consommateur profite toujours de la concurrence; son accroissement dans l'industrie du transport aérien intérieur a permis un plus grand choix de prix et de services.

Jusqu'ici j'ai parlé du Canada central et des villes de Hamilton et de Cambridge, mais il est aussi important de parler un peu des provinces atlantiques. Dans ces dernières, 24 villes jumelées ont vu leur trafic par avion croître de plus de 30 p. 100 rien que depuis 1989.

Et ce, en l'espace de deux ans. D'après mes calculs, une hausse de 30 p. 100 en l'espace de deux ans. Les vols directs dans cette région ont augmenté de 25 p. 100, tandis que les vols indirects ont connu une hausse de 61 p. 100. Quant au nombre total de sièges offerts pour les liaisons visées, il a augmenté de 22 p. 100. Par conséquent, nous avons non seulement plus de choix et de possibilités ainsi qu'un service élargi, mais la démarche s'est aussi soldée par un plus grand nombre de places disponibles. Tout cela après qu'on nous eut prédit maintes et maintes fois la fermeture de Deer Lake, de Stephenville et de Gander.

Je vais vous donner un exemple de ligne aérienne régionale. À St. John's, si vous prenez le vol de 6 h 20 le matin, il est 5 heures moins 10 ici et chez vous, monsieur le Président. Cinq heures moins dix signifie qu'il faut se lever à 3 heures et demie, pour arriver ici à 9 heures du matin. Je suis d'accord que cela fait plaisir au whip. Ça fait travailler notre personnel. Ça nous met au bureau à temps pour travailler, mais nous avons bien d'autres possibilités. Auparavant, je pouvais venir le matin ou venir la nuit.

Maintenant, si j'ai l'occasion de faire la grasse matinée, une fois ou deux par an, je peux arriver ici à midi. J'ai deux possibilités autour de 15 heures. C'est l'ancien horaire. Je pouvais partir à 14 h 30 ou je pouvais partir à 15 h 15 et j'arrivais ici pour 18 heures. Avec un bon chauffeur de taxi je pouvais être présent pour le vote et le whip ne savait même pas que je n'étais pas encore arrivé. Je peux aussi partir à 17 h 25. Bien sûr, il faut que je passe une heure et 50 minutes à l'aéroport de Halifax, mais j'avais l'habitude d'y rencontrer mon collègue de Gander—Grand Falls. Je ne savais pas où il allait, ni d'où il