

L'ajournement

• (1825)

La collectivité a clairement démontré la nécessité du service. Elle a fait exactement ce que le ministre des Transports avait dit. Elle a commandé une étude très poussée. D'ailleurs, elle a utilisé les résultats de cette étude pour convaincre KLM d'établir une liaison régulière directe avec Amsterdam, ce qui se fait en ce moment. Ces résultats ont également servi à convaincre Wardair d'établir une liaison directe et fréquente avec l'aéroport Gatwick de Londres.

La seule partie qui ne se laisse pas convaincre que l'étude est fiable, que le service est attendu et qu'il aurait des retombées économiques non seulement dans la région urbaine, mais dans toute la région et des retombées technologiques dans tout le pays, c'est le gouvernement du Canada.

La collectivité n'a pas digéré que le gouvernement dise libéralisez le commerce, allez à l'extérieur et soyez concurrentiels, puis, qu'il limite la liberté d'action. La collectivité craint que dans le contexte de la déréglementation, le gouvernement accorde sa préférence à des sociétés aériennes canadiennes privées et les protège de la concurrence sur une liaison dont elles ne veulent pas.

Pourquoi le gouvernement fait-il passer les intérêts d'une société aérienne privée avant ceux de l'ensemble du monde des affaires? C'est une question à laquelle les gens d'affaires de la région de la capitale nationale voudraient bien avoir la réponse.

M. Ross Belsher (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, je vais expliquer à la députée pourquoi le gouvernement n'a pas approuvé la proposition de la Société d'expansion économique d'Ottawa-Carleton concernant l'établissement d'une liaison aérienne Ottawa-Chicago. Comme l'a expliqué l'ancien ministre des Transports à la Chambre, le 19 février, le gouvernement était ouvert à cette idée, mais la proposition qui lui a été soumise posait certains problèmes.

Les services aériens entre le Canada et les États-Unis sont régis par des accords aériens bilatéraux, surtout par l'Accord principal de service aérien de 1966 dont la

députée a parlé et qui a été révisé en 1974. Cet accord ne comporte aucune disposition permettant l'établissement d'un service aérien Ottawa-Chicago. Pour inclure une telle liaison, il faudrait modifier l'accord afin de le rendre compatible avec les exigences de la Loi nationale sur les transports. Or, des amendements de ce genre se négocient de gouvernement à gouvernement.

Par conséquent, le gouvernement ne peut approuver unilatéralement le service en question, même si la proposition faite par les hommes d'affaires d'Ottawa-Carleton envisage d'engager les services d'un transporteur américain.

Plus important encore, le Canada préfère une solution à grande échelle favorisant la concurrence qui cherche à fournir de bons services aériens à toutes nos localités et des possibilités pour notre industrie des transporteurs aériens. Cela ne peut pas être réalisé par des négociations fragmentées portant exclusivement sur les besoins d'une seule localité.

Quand on entreprendra les négociations avec les États-Unis, il faudra tenir compte des intérêts nationaux, notamment des désirs d'autres villes canadiennes qui ont demandé une amélioration des services, et ici je pense à Halifax, Edmonton, Calgary, Winnipeg, pour n'en nommer que quelques-unes.

Je voudrais vous assurer que la demande d'Ottawa, ainsi que celle d'autres villes canadiennes, a été étudiée sérieusement. Le gouvernement, cependant, n'est pas disposé à prendre des mesures maintenant pour une seule localité, ce qui pourrait compromettre notre capacité de renégocier à grande échelle les relations aériennes entre le Canada et les États-Unis dans des conditions favorables à notre pays et à toutes les localités concernées.

[Français]

Le président suppléant (M. Paproski): La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée être adoptée. La Chambre demeure donc ajournée jusqu'à demain à 14 heures, conformément à l'article 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 29.)