

notre région, ainsi que sur les tentatives que font nos gens d'affaires en vue de diversifier l'assise économique, tentatives qui ont été très fructueuses, et en vue de participer au marché croissant du tourisme et des conférences d'ici l'an 2000.

Les gens d'affaires d'Ottawa-Carleton et ceux de toute la région de la capitale nationale ne demandent pas de traitement de faveur. Ils demandent simplement à ce que le gouvernement leur accorde un traitement objectif et équitable qui leur garantisse le genre d'accès à leurs marchés et à leurs clients dont jouissent déjà leurs collègues d'à peu près toutes les grandes agglomérations du pays.

La région de la capitale nationale est au quatrième rang en importance parmi les grandes villes du Canada, et pourtant, c'est le seul centre urbain important contre lequel s'exerce une discrimination de ce genre. Les accords bilatéraux canado-américains en matière de services aériens interdisent précisément les vols directs vers le Midwest américain. Cette situation a cours depuis 1966 et n'a pas été révisée lors des négociations ultérieures avec les Américains sur ces accords bilatéraux.

• (1820)

Les gens d'affaires ont proposé une solution simple. Ils ont démontré que ce service était nécessaire, en prouvant ce qu'ils avançaient. Ils ont obtenu le soutien des autorités américaines, pour qu'une modification mineure puisse être apportée. Ils ont convaincu les lignes aériennes américaines d'offrir un service quotidien entre la région de la capitale nationale et Chicago, ce qui donne accès à tous les marchés et à toutes les clientèles du Midwest américain. Ils ont aussi décrit le tort que l'absence de ce service cause aux gens d'affaires.

La solution est très simple. Le service qui est maintenant offert entre Montréal et Chicago pourrait être étendu si l'on déclarait l'aéroport d'Ottawa co-terminal de l'aéroport de Montréal. Cela permettrait à la ligne aérienne de desservir Ottawa et Montréal dans un même trajet.

Les lignes aériennes américaines ont proposé une solution encore plus simple au gouvernement, et n'ont pas encore reçu de réponse.

L'ajournement

Je veux mentionner brièvement quelles sont les conséquences les plus importantes de cette lacune des services aériens pour les entreprises locales.

D'abord, je citerai une lettre que l'honorable John Crosbie, alors ministre des Transports, a adressée à M. Len Potechin, ancien président de la Chambre de commerce d'Ottawa-Carleton. M. Potechin est maintenant président de la Société d'expansion économique d'Ottawa. Dans cette lettre, le ministre admettait qu'Ottawa devrait jouir d'un meilleur service aérien international et avançait que «le véritable défi est de persuader les lignes aériennes canadiennes et étrangères qu'Ottawa offre un marché digne d'être exploité.» Le ministre ajoute: «Nous espérons que les dirigeants des milieux d'affaires comme vous continueront d'attirer des visiteurs étrangers à Ottawa, puisque seul l'accroissement de la demande contribuera à améliorer le service international.»

Les gens d'affaires de la région ont fait leurs devoirs. Ils ont consacré beaucoup de temps et d'argent à faire exactement ce que le ministre leur a demandé de faire en avril 1987.

Je voudrais replacer les choses dans leur contexte historique. Au début des années 70, la ville d'Ottawa et toute la région ont dû diversifier leur économie pour dépendre moins du gouvernement fédéral sur le chapitre de l'emploi. Elles ont établi un secteur de technologie de pointe vigoureux et relativement stable mais encore fragile, qui est devenu le coeur de l'industrie canadienne de la haute technologie. Elles ont stimulé le tourisme et investi dans un centre de conférences pour attirer des gens d'affaires du monde entier, qui formeront la majorité des touristes d'ici l'an 2000.

Ottawa est devenue le centre économique de l'est de l'Ontario avec sa ville soeur de Hull dans l'ouest du Québec, une région reconnue comme économiquement défavorisée non seulement en Ontario mais au Canada.

Nous constatons maintenant que beaucoup de nos entreprises de haute technologie doivent ouvrir des bureaux aux États-Unis pour servir leurs clients. Ces gens d'affaires, qui en temps normal n'auraient qu'à faire deux heures d'avion pour se rendre chez des clients aux États-Unis, n'ont pas avantage à se déplacer d'Ottawa à Toronto. Nous savons que Toronto est congestionnée et que les retards sont longs et fréquents. Il arrive souvent que l'on manque un vol à cause d'un encombrement à l'aéroport Pearson et de mesures de sécurité qui doivent être prises pour restreindre le nombre d'atterrissages à certaines périodes. Aussi, un voyage d'affaires qui pourrait ne prendre qu'une journée entraîne souvent un séjour à l'hôtel, des dépenses supplémentaires et l'épuisement d'employés compétents de grande valeur.