

Initiatives ministérielles

En mai 1985, on nous annonçait dans le budget que le gouvernement chercherait «à élaborer une nouvelle structure de gestion du réseau d'aéroports fédéraux au Canada.»

Deux mois plus tard, dans l'exposé de principes sur la déréglementation des transports intitulé *Aller sans entraves*, avec lequel nous sommes si familiers, on pouvait lire: «on met au point des options pour un nouveau système autonome de gestion des aéroports fédéraux».

En octobre de cette année-là, le ministre des Transports d'alors a nommé un groupe de travail sur les aéroports pour étudier de nouvelles structures de gestion des aéroports fédéraux. Le rapport de ce groupe de travail diffusé un an plus tard recommandait l'établissement d'administrations aéroportuaires locales partout où cela était possible.

Le 9 avril 1987, le ministre des Transports d'alors, l'actuel ministre du Commerce extérieur, a annoncé une nouvelle politique autorisant «les administrations provinciales, régionales ou locales à assumer la gestion directe des aéroports». Le ministre a invoqué la rentabilité et une amélioration du service d'intérêt local comme étant les principaux objectifs de cette politique.

Si vous lisez les paroles de l'actuel ministre des Transports quand il a parlé au début de l'étude de ce projet de loi en deuxième lecture, vous constaterez qu'il a dit deux choses:

Depuis le début, nos objectifs sont de permettre aux aéroports de mieux servir les intérêts de leur communauté, d'améliorer le potentiel de développement économique régional et de permettre au réseau national d'aéroports de fonctionner d'une façon plus commerciale et plus efficace sur le plan économique.

Il a ajouté à la page 15263:

Toutefois, grâce à une administration locale ayant des idées novatrices, les aéroports seront en mesure de s'adapter rapidement aux forces et aux besoins changeants du marché.

Cela ressemble à une publicité pour la Jeune chambre du Canada/Jaycees. Je soupçonne que le ministre en a fait partie autrefois dans sa jeunesse.

Je voudrais répéter les mots clés «les aéroports seront en mesure de s'adapter rapidement aux forces et aux besoins changeants du marché.» Rien ne pourrait condamner plus sévèrement les programmes et les mesures du gouvernement que l'aveu du ministre que le gouvernement ne sait pas innover quand il s'agit de gérer commercialement ses aéroports et qu'il est incapable de réagir rapidement. Je ne critique pas le ministre person-

nellement, mais plutôt la mentalité du gouvernement conservateur du Canada.

Les mesures que prend le ministère des Transports semblent indiquer qu'il ne comprend pas qu'une entreprise du secteur public puisse être efficace et innovatrice et enregistrer des recettes, autrement dit des profits pour les contribuables.

Nous en avons certains exemples comme l'aéroport Pearson. Je n'ai pas les chiffres devant moi aujourd'hui, mais je sais qu'il rapporte de l'argent aux contribuables canadiens. D'autres grands aéroports le font aussi. L'aéroport de Vancouver rapporte également des profits aux contribuables du Canada. D'autres aéroports, comme celui de ma ville et j'imagine aussi celui d'Hamilton, n'enregistrent pas de profits. Ce n'est pas qu'ils en soient incapables, mais étant donné la conjoncture actuelle, ils n'ont pu élever leurs recettes au niveau de leurs dépenses.

Je voudrais donc, aujourd'hui, poser la question suivante: le gouvernement tente-t-il simplement de cacher le fait qu'il ne sait pas comment gérer un aéroport et que c'est pour cela qu'il veut le céder à un groupe communautaire?

La cession d'aéroports comporte certains risques. Nous nous retrouverons avec deux groupes différents qui travailleront dans un même aéroport. Il y aura, j'imagine, un directeur des activités aériennes à l'aéroport, une sorte de grand responsable du contrôle de la circulation aérienne, le cas échéant, quelqu'un qui s'occuperait également des services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronefs en plus du contrôle de la circulation aérienne et des autres services à l'extérieur des limites de l'aérogare et des terrains loués.

Ensuite, il y aurait également sur les lieux le groupe communautaire, ou les autorités provinciales, car cette option n'a pas été écartée. Ces gens généreraient l'aérogare et les terrains et décideraient qui devrait louer quoi.

Tout cela reste obscur, car nous n'avons pas encore discuté à la Chambre du rapport précisant qui décide où doivent se ranger les avions à l'aérogare. Cela ferait-il partie des sources de revenu que doit contrôler le groupe communautaire? Est-ce que cela fait partie du débat qui se déroule depuis des années au ministère des Transports, et qui consiste à retirer aux aéroports l'administration de l'aviation générale? De les déloger, non pas seulement de l'aéroport Pearson—et je sais que le problème là-bas est bien différent—mais même dans ma localité de Thunder Bay, de chasser du marché ou de frustrer les petits propriétaires d'avions, et de les obliger