

*Initiatives ministérielles*

transiter par la liaison de transport vitale qu'est au Canada l'aéroport Pearson, compte tenu des coûts qui devront être absorbés. Les allocations de dépenses des gens du gouvernement leur permettront encore de voyager, et les gens d'affaires ont de bonnes allocations de dépenses, mais je me demande combien de Canadiens auront les moyens de voyager et de visiter le Canada avec leur famille, compte tenu du coût élevé du transport aérien au Canada aujourd'hui.

Les consommateurs n'auront pas les moyens de transiter par Pearson à cause de ces coûts exorbitants, de sorte que disparaîtra l'un des principes fondamentaux que nous nous efforçons de respecter au Canada, à savoir l'unité. On réalise l'unité nationale en voyant ce que sont les autres régions du pays et en vivant avec leurs populations. Je crains que cela ne disparaisse.

Nous sommes déjà au courant de la hausse projetée du prix qu'il en coûte pour transiter par l'aérogare n° 3. Le gouvernement a-t-il raison de croire que les exploitants des aérogares vont se livrer une saine concurrence ou se leurre-t-il à ce sujet? L'aérogare n° 3 va fixer les prix et les deux autres vont emboîter le pas. Ils seront probablement un peu meilleur marché quoique toujours très inabordables.

Je doute aussi qu'un aéroport puisse être efficace et rentable en présence d'intérêts concurrentiels. Où est la coordination centrale dans tous nos aéroports? J'ai dit maintes fois que le Canada avait besoin d'une politique des transports. Peu importe sa taille, sa capacité ou son nombre d'aérogares, un aéroport doit toujours fonctionner avec une unité, une harmonie et une coordination sans faille à tous points de vue, en l'air, au sol, et en matière de sécurité. On nous a dit que, avec ces mesures de privatisation, la sécurité ne sera plus un facteur contrôlé globalement par un seul organisme. On nous dit que ces mesures de privatisation n'ont pas tenu compte de la question du transport des gens entre le centre urbain et l'aéroport. Que l'on voyage dans n'importe quel pays du monde, on constate que l'une des premières préoccupations des autorités est de savoir comment les gens pourront se rendre à l'aéroport et en revenir.

• (1740)

Ce que nous aurons fait avec l'aérogare n° 3, si la privatisation des aérogares n° 1 et 2 est réalisée, aura été de dépenser plus d'un milliard de dollars sans avoir pu améliorer la capacité des gens qui vivent à Toronto d'aller à l'aéroport et d'en revenir. Il n'y a aucun moyen de

transport pour nous y amener et c'est l'un des points sur lesquels la privatisation ne fonctionne pas, à mon avis.

On pourrait alléguer que c'est justement une bonne raison pour vendre les aérogares n° 1 et 2 aux propriétaires de la troisième aérogare. On aurait peut-être alors une administration centralisée, mais le coût que représenterait cette décision d'autoriser un monopole privé à l'aéroport Pearson serait prohibitif tant sur le plan des hausses de prix que de la protection des voyageurs. Il reste à voir si cet aéroport ne perdra pas encore plus de son efficacité, une fois l'aérogare n° 3 ouverte à l'entreprise, sans qu'aucune coordination n'ait été assurée entre la direction des aérogares n° 1 et 2 et l'administration privée de l'aérogare n° 3.

Je ne vois qu'une seule solution aux problèmes qui sont déjà nombreux à l'aéroport Pearson aujourd'hui, et qui s'aggraveront dans un avenir prochain. La solution est simple: l'administration de l'aéroport de Toronto devrait être confiée à la municipalité. Laissons tomber l'idée de la privatisation, mettons l'aérogare n° 3 sur le même pied que les autres. Permettons à des groupes locaux ayant des intérêts directement liés à la localité de décider de ce qui est bon non seulement pour Toronto, mais pour tout le Canada, en matière de services aériens. Cette solution serait efficace pour la population et répondrait aux questions délicates qu'ont soulevées bien des gens, soit le bruit et les difficultés causées par la circulation sans cesse croissante dans le secteur important qui entoure l'aéroport.

J'ai dit en commençant que j'appuyais la politique de confier l'aéroport à une administration locale. Mais c'est un appui conditionnel. Rappelons les objectifs de cette politique: elle vise à servir les intérêts de la population locale ainsi qu'à stimuler le développement économique de ces secteurs et à les rentabiliser. Je me demande si ces objectifs peuvent être atteints avec les restrictions qu'auront à subir les administrations aéroportuaires, si nous permettons l'adoption de ce projet de loi sous sa forme actuelle.

En 1987, le ministre des Transports a annoncé que des principes supplémentaires s'ajouteraient aux principes déjà établis. On a décrété alors que les administrations aéroportuaires locales devront offrir, aux employés du ministère des Transports visés par la cession de l'aéroport, un poste analogue, rémunéré au même salaire que celui qu'ils détenaient auparavant. Les administrations aéroportuaires locales accepteront officiellement de respecter la Loi sur les langues officielles dans la prestation de leurs services au public et le ministère des Transports continuera de voir à l'application des normes fédérales de