

Affaires courantes

J'ai bien aimé faire fonction de porte-parole du Parti réformiste pour le secteur des transports. J'ai appuyé le principe de toutes les politiques majeures proposées par le ministre. Comme je l'expliquais récemment à un journaliste du Nouveau-Brunswick, le ministre a des idées très réformistes, et il ne nous reste plus qu'à le convaincre de les mettre en oeuvre.

Le ministre a parlé de nombreuses politiques, notamment de la politique nationale concernant les aéroports. Même si j'en appuie le concept, cette politique a néanmoins tendance à raréfier les profits et à laisser plusieurs autorités aéroportuaires aux prises avec des problèmes de viabilité financière.

J'appuie la décision de commercialiser les services de navigation aérienne, mais il subsiste de nombreuses questions au sujet du contrat Hughes, notamment en ce qui concerne les répercussions des mesures reportées et de l'accroissement des coûts sur l'entente finale et sur la viabilité financière future de NavCanada.

Quant à la politique concernant les transports aériens internationaux, je suis heureux de constater que le gouvernement a enfin accouché d'une politique claire et raisonnable, en dépit de ses tractations dans les coulisses.

Le gouvernement a donné suite à la politique de ciels ouverts très attendue, bien qu'il ait étouffé l'aéroport Pearson par sa décision politique injustifiée d'annuler un contrat qui aurait permis à Toronto de concurrencer les meilleurs aéroports dans la nouvelle industrie des plaques tournantes. Jusqu'à maintenant, on a dépensé plus de cinq milliards de dollars dans des aéroports situés à une heure de vol de Toronto pour leur permettre d'être concurrentiels dans l'industrie des plaques tournantes. Pendant ce temps, les aérogares 1 et 2 de l'aéroport Pearson restent pourvues d'installations décrépites et démodées. Si le contrat avait été conservé, 350 millions de dollars auraient déjà été investis dans l'aéroport et des immobilisations encore plus importantes étaient prévues pour l'avenir. Le gouvernement n'a rien investi, il n'a pas annoncé de projets de construction de rechange et il n'a pas d'argent. En fin de compte, les contribuables risquent de se retrouver avec une facture qui dépassera largement le milliard de dollars.

Quant à la privatisation du Canadien national, l'idée était bonne, mais sa mise en oeuvre a été catastrophique. La loi oblige la nouvelle société privée à garder en permanence son siège social au même endroit, que ce soit ou non dans son meilleur intérêt. J'ai demandé qu'un amendement soit apporté pour permettre que les actions de la société soient offertes aux Canadiens avant de l'être au reste du monde. Les libéraux ont refusé. Cela a eu pour résultat que 40 p. 100 des parts ont été vendues exclusivement à l'étranger, tandis qu'on ne réussissait pas à suffire à la demande au Canada.

Parlons maintenant de la Loi canadienne sur les transports. Le comité chargé de cette question a mieux travaillé que ce ne fut le cas pour le projet de loi C-89. Il s'est montré plus ouvert aux propositions d'amendements du Parti réformiste, ce qui en a fait une mesure plus raisonnable. On peut espérer avoir un bon projet de loi si le Parlement se rend aux vœux de la majorité des témoins, qui ont demandé la suppression du paragraphe 27(2). Le gouvernement va sûrement étudier cette possibilité. La solution

de rechange, ce serait de dire à tous les témoins que leur témoignage ne vaut rien et qu'il est inutile de revenir jamais témoigner devant un comité.

Maintenant, le ministre est prêt à passer à l'étude de la Loi maritime du Canada. Encore une fois, je suis favorable au concept, mais certains détails et la formule d'application m'inquiètent. J'ai notamment fait part au ministre des éléments pour lesquels notre avis différerait des recommandations de la majorité libérale au Comité permanent des transports.

Les nouvelles autorités portuaires doivent être mieux protégées contre les ponctions fédérales qu'elles ne l'étaient par le passé et que ne le sont maintenant certaines autorités aéroportuaires. Le ministre affirme que les représentants seront nommés par les utilisateurs et le gouvernement. Le comité recommande que le gouvernement nomme au moins la majorité des membres des conseils, ce qui est inacceptable. Que le gouvernement soit représenté, ça va, mais qu'il détienne le contrôle, non.

Le comité recommande aussi la création d'un programme d'aide financière pour les ports, essentiellement pour aider les ports non commerciaux à s'équiper pour qu'ils deviennent autonomes. L'idée a du mérite, pourvu qu'on ne s'en serve pas pour subventionner un port qui entrerait directement en concurrence avec un autre port canadien non subventionné.

La politique proposée par le ministre au sujet du recouvrement des coûts des services de brise-glaces est inacceptable. L'idée de faire payer les utilisateurs est un concept préconisé par les réformistes et que le ministre accepte, je le répète, mais on risque de l'appliquer incorrectement. Les utilisateurs devraient payer seulement pour les services qu'ils utilisent, recourir seulement aux services dont ils ont besoin et payer pour ces services un tarif commercial juste et raisonnable.

Le ministre parle d'examiner les services de navigation maritime, comme l'a fait le comité. Il ne devrait alors pas oublier qu'il existe un problème de navigation maritime dans toutes les régions et qu'il ne faut pas établir une politique nationale pour régler les problèmes régionaux. Je suis en faveur de l'idée de privatiser Marine Atlantique. J'aimerais que le ministre envisage de faire faire une étude approfondie des répercussions financières interministérielles.

• (1025)

La province de Nouvelle-Écosse a récemment réalisé une étude d'impact sur le traversier *Bluenose*. La suppression de ce service ferait épargner plus de quatre millions de dollars, mais l'impact sur d'autres ministères et d'autres administrations coûterait au bas mot 15 millions de dollars. Il faut donc prévoir une certaine harmonisation.

Marine Atlantique propose de supprimer le traversier l'hiver, mais l'étude laisse entendre que cela entraînerait une perte financière nette pour les contribuables. Il faut examiner des solutions nouvelles.

Je me suis assez bien entendu avec le ministre. Le bruit court qu'il va y avoir un remaniement du Cabinet, et j'espère que le premier ministre jugera bon de maintenir le ministre dans son poste actuel. Je n'aimerais pas recommencer à zéro avec un nouveau ministre, à ce stade.