

*Aéronautique—Loi*

Aux États-Unis, on ne cherche pas à agrandir les installations aéroportuaires ou à construire de nouveaux aéroports tant que les transporteurs désirant utiliser ces aéroports n'ont pas garanti un revenu suffisant pour payer tous les intérêts, compenser l'amortissement et émettre les titres qui permettront de financer les nouvelles installations. En résumé, chaque aéroport doit être rentable et pouvoir être autonome. Sinon, on ne le construit tout simplement pas.

A ce propos, au moment même où le gouvernement exerçait toutes sortes de pressions pour construire l'aéroport de Pickering dans la région de Toronto, nous sommes allés voir le commissaire de l'aviation, à Chicago. Sachant parfaitement que le nombre de passagers était sept fois plus élevé dans son aéroport qu'à Malton, je lui ai demandé s'il avait envisagé la possibilité de construire un nouvel aéroport. Il m'a répondu que l'on avait étudié cette possibilité mais qu'on l'avait rejetée, en partie pour des motifs d'ordre écologique et en partie parce que l'on ne voyait la nécessité d'un nouvel aéroport avant 1990. Par ailleurs, le commissaire de l'aviation de Chicago m'a dit que la ville ne pouvait franchement pas s'offrir le luxe de construire un nouvel aéroport comme celui que l'on projette d'aménager à Pickering ou celui que l'on a construit à Mirabel.

Pourquoi devrions-nous supposer que nous avons les moyens de faire construire un aéroport parce que le ministère fédéral des Transports nous dit que nous devrions le faire? Pourquoi devrions-nous supposer que nous avons les moyens de faire construire un aéroport alors que ce sont les usagers qui devront payer la note? C'est pourtant bien ce que nous dit le ministre. Si nous voulons attirer les touristes étrangers, surtout les Américains, nous devons leur offrir des moyens de transport peu coûteux. Nous ne devons pas nous lancer dans des projets comme Mirabel ou Pickering, car ce sont des éléphants blancs.

Mais revenons à la situation à Chicago. A Chicago, l'administration de l'aéroport s'autofinance. Le principal aéroport de Chicago, O'Hare, est le plus occupé au monde, que je sache. Depuis ses débuts, on en finance l'exploitation en émettant des obligations de revenu, comme on les appelle; de fait, c'est le premier aéroport qui ait jamais financé ses dépenses exclusivement à même ses recettes. Ces obligations sont garanties exclusivement par la capacité de l'aéroport de faire des recettes. A cette fin, l'accord de garantie exige d'O'Hare qu'il rentre dans ses frais chaque année; les rentrées égalent toujours les dépenses, et tout excédent, comme on l'appelle, est réparti sur-le-champ aux détenteurs d'obligations sous forme d'intérêt.

Pour veiller à ce que le revenu suffise toujours pour payer les dépenses, les droits d'atterrissage sont ajustés deux fois par année. Ce système s'est révélé tellement satisfaisant que les obligations, dont la date d'échéance avait d'abord été fixée à 1990, seront vraisemblablement remboursées en dix ans; d'aucuns prétendent qu'elles le seront même avant cela, ce qui incite certains officiels de la ville à espérer qu'un jour cet aéroport de Chicago devienne une source importante de revenus pour la ville elle-même.

Quel contraste avec le Canada, monsieur l'Orateur! A Chicago, l'aéroport promet de devenir une source de revenus importants. Ici, nous avons un gouvernement qui, agissant par l'intermédiaire de l'actuel ministre, pousse l'incompétence jusqu'à nous dire qu'on a maintenant besoin de nouveaux pou-

voirs pour imposer des droits aux usagers des aéroports, lesquels devraient, à vrai dire, accuser des excédents et non pas des déficits. La croissance phénoménale d'O'Hare a vu le trafic passer d'environ 10 millions de voyageurs—soit le niveau du trafic à Mirabel actuellement—à quelque 44 millions de passagers en 1976. Il se fait 700,000 opérations chaque année à cet aéroport, soit une moyenne d'environ deux à la minute. Il y a un aéroport qui doit s'occuper d'à peu près deux mouvements d'aéronefs ou d'opérations à la minute—700,000 en une année complète—et ils n'ont pas l'impression d'avoir besoin d'un nouvel aéroport. Ils disent ne pas en avoir les moyens. Cependant, à Toronto, où il n'y a qu'un cinquième de cette circulation, on dit qu'une telle situation ne peut plus durer et qu'il faut agrandir et construire un deuxième aéroport dans la région.

● (1650)

Je devrais mentionner deux autres aéroports de Chicago—Midway et Meigs Field—qui fonctionnent tous les deux avec une très petite marge de profit. On a démontré à Chicago qu'il était possible d'exploiter les aéroports tout en réalisant un profit important et non en subissant une perte comme le fait le gouvernement. Si j'en avais le temps, je vous exposerais la situation à Los Angeles, qui est à peu près semblable à celle dont je viens de parler. Ils font des bénéfices. Atlanta et Boston aussi.

L'administration du port de New York a publié son rapport annuel de 1976 intitulé «The Port Authority» et je recommande au ministre des Transports (M. Lang) de le lire. Probablement qu'il ne l'a pas encore lu. Ce rapport décrit les activités des trois principaux aéroports de la région de New York—Kennedy, LaGuardia et Newark. Deux de ces aéroports ont des activités plus importantes que celles de Malton et l'un en a moins. Newark a le moins d'activités. Il n'y est passé que 6,753,000 personnes l'an dernier. Il y a eu 14 millions de passagers à LaGuardia qui évidemment, est plus important. Il y en a eu 21 millions à l'aéroport Kennedy, à peu près la moitié pour des vols intérieurs, et l'autre moitié pour des vols outre-mer en 1976. Ces trois aéroports réalisent des profits. Comment se fait-il qu'au Canada, nous perdions de l'argent contrairement aux trois aéroports en question? Je parle de Montréal, de Toronto et de Vancouver. Ils sont en déficit, cependant les aéroports qui sont dirigés par le Port Authority de New York et du New Jersey réalisent des profits.

Dans son ensemble, le bilan de la New York Port Authority est très, très impressionnant. En 1976, par exemple, ils avaient des revenus d'exploitation qui atteignaient presque 500 millions de dollars. De ce montant, les revenus tirés de l'exploitation atteignaient un montant de 95 millions. Ils ont réalisé un profit de presque 20 p. 100 sur l'ensemble de l'exploitation au cours de cette année et ce, après avoir enlevé 90 millions de dollars pour la dépréciation. Après avoir payé divers postes comptables, comme l'intérêt des obligations d'un montant de 78 millions et les intérêts sur des prêts bancaires qui s'élevaient à 9 millions, la Port Authority a réalisé un revenu net de 37 millions de dollars.

Nous n'aurions pas besoin au Canada de ce que l'on appelle le principe du paiement par l'utilisateur si le gouvernement dirigeait nos aéroports aussi efficacement ou s'il abandonnait l'administration de ces aéroports aux autorités locales où il est possible de les intégrer au moyen de transports généraux dont