

*Initiatives ministérielles*

Contrairement à ce qui arriverait en cas de privatisation, l'aéroport serait géré par une administration aéroportuaire locale qui, soit dit simplement, serait chargée de répondre aux besoins de la collectivité et pourrait être assimilée à une administration municipale. Nous savons tous qu'une municipalité gère très bien ses affaires parce qu'elle répond chaque jour aux besoins de la collectivité. Je compare donc les administrations aéroportuaires locales aux administrations municipales du Canada. Elles répondront quotidiennement aux besoins du public voyageur.

La politique visait à aménager nos aéroports de façon à mieux servir les intérêts régionaux, à rehausser le développement économique régional et à permettre à notre réseau aéroportuaire national d'être plus rentable, à l'exemple d'une entreprise commerciale. Contrairement à la politique gouvernementale peu judicieuse de déréglementation ou à son projet ridicule de privatiser l'aéroport international Pearson, la notion d'administration aéroportuaire locale bénéficie d'un solide appui. J'en reparlerai sous peu. Il semble que, si l'on arrive à atteindre les trois grands objectifs de cette politique, on constatera qu'elle est fort valable et avantageuse.

Reconnaissant qu'une administration aéroportuaire locale pourrait mieux représenter les besoins et les intérêts régionaux—et en l'occurrence ceux de Thunder Bay—j'ai appuyé et aidé un groupe de personnes très compétentes qui attendent l'approbation finale pour assumer la direction de notre aéroport local. Je tiens à dire, pour rassurer les gens de Thunder Bay, que l'administration de l'aéroport local ne représentera pas un autre coût qui sera laissé aux autorités municipales au lieu d'être payé par un palier supérieur de gouvernement. Je tiens à assurer que le coût ou le déficit ne devra pas être porté par les gouvernements municipaux. C'est une question qui tourmente aujourd'hui beaucoup de petites municipalités du pays qui semblent penser que parce que certains gouvernements leur cèdent des responsabilités, que les coûts associés à ces responsabilités leur échoient. À ce qu'on me dit et d'après mon interprétation de cette mesure législative, les coûts d'établissement d'une administration aéroportuaire ne se comparent en rien à ceux d'une administration municipale.

Il n'y a pas l'ombre d'un doute dans mon esprit que l'administration aéroportuaire locale est avantageuse pour l'avenir économique de notre collectivité. Elle sera d'une valeur inestimable pour deux types de services que les lacunes du système actuel empêchent d'offrir. Je parle du service de fret et du service par avion à réaction. Je peux assurer aux gens de Thunder Bay que, si le projet de loi est adopté, l'économie de notre région ne s'en portera que mieux. Je doute fort qu'un mode de transport aussi important pour notre collectivité, surtout s'il est géré par des gens de la place, connaisse jamais le sort qu'a subi VIA Rail cette année. Ce secteur était administré sans apport local. Avec l'aide compétente de l'administration aéroportuaire locale, bien des petites localités canadiennes seraient au moins en mesure d'administrer certains des besoins en transport en tenant compte de la conjoncture locale.

Si on lui en fournit les moyens, le groupe pourra administrer l'aéroport et prendre des décisions en mettant à profit son expérience inestimable en tant que membres de la collectivité. Contrairement à certains de ceux qui prennent, à Ottawa, des décisions qui touchent le nord-ouest de l'Ontario, notre groupe local a une idée de ce qui peut et de ce qui doit être fait à Thunder Bay et ailleurs au pays pour améliorer les services et accroître l'efficacité des aéroports.

Je suis convaincu que la même formule serait aussi applicable à l'aéroport Pearson, qui est le plus gros et le plus rentable au Canada. Au lieu de cela, le gouvernement, après avoir privatisé l'aérogare n° 3, entreprend la privatisation des aérogares n°s 1 et 2. Quelle erreur monumentale ce serait de laisser privatiser ces dernières avant de connaître au moins les résultats de l'exploitation privatisée de l'aérogare n° 3, de même que ses répercussions sur les voyageurs canadiens.

Ces intérêts privés géreront l'aérogare uniquement en fonction du bénéfice. Il y a des bénéfices énormes à retirer de l'exploitation de l'aérogare n° 3 dans laquelle il a été investi 400 millions, et celle des aérogares n°s 1 et 2 devrait aussi rapporter gros. À ce qu'on dit, elle pourrait rapporter 800 millions.

Malheureusement, dans toute entreprise commerciales, les frais retombent toujours sur les mêmes: les consommateurs, en l'occurrence les voyageurs canadiens. Je me demande si les Canadiens auront les moyens de