

Aéronautique—Loi

M. Sinclair Stevens (York-Simcoe): Monsieur l'Orateur, je prends la parole sur le bill C-40 avec deux préoccupations bien distinctes à l'esprit. La première a trait à l'article 2 qui figure à la page 1 du bill. L'article nous renvoie tout droit à l'expression «paiement par l'utilisateur» que le gouvernement emploie si souvent à mauvais escient. Je dis à mauvais escient parce que le gouvernement prend bien garde de ne jamais définir précisément ce que l'utilisateur devra payer pour le prétendu service public qu'il recevra.

A propos de paiement par l'utilisateur, je dois rappeler aux députés ce qui s'est passé depuis environ une semaine. Le ministre qui parraine le bill a choisi Nordair pour se rendre dans la région de Hamilton, sur un vol ouvert. A son arrivée, il a expliqué aux gens de Hamilton pourquoi il croyait que le principe du paiement par l'utilisateur était bon.

Je veux parler aujourd'hui du principe de paiement par l'utilisateur inscrit dans le projet de loi, de l'élargissement des pouvoirs que le ministre réclame à cet égard de même que des pouvoirs accrus qu'il réclame en matière de zonage des terrains visés pour l'aménagement des aéroports. C'est que nous avons vu le gouvernement fédéral régir nos aéroports de façon insatisfaisante. Ils sont en effet déficitaires depuis plusieurs années. Il est temps d'exiger du gouvernement qu'il nous dise comment il se fait que les aéroports canadiens continuent de perdre de l'argent tandis que les aéroports américains de même importance et dont les activités sont comparables affichent des profits.

Dans mon intervention d'aujourd'hui, je tiens à citer certains exemples puisés aux États-Unis où les autorités aéroportuaires locales constatent que l'exploitation des aéroports constitue l'une de leurs activités les plus rentables. A cause de cette obsession de la centralisation à Ottawa, nos aéroports, et notamment les plus importants, commencent maintenant à s'enliser dans les déficits.

A mon avis, il y aurait lieu de charger des autorités locales non seulement de l'administration des aéroports dans une région comme celle de Toronto, mais également du service de trains de banlieue, dans le cas de Toronto, et des installations portuaires locales. Bref, les gouvernements fédéral et provincial devraient essayer de déléguer leurs pouvoirs en matière de transport, contrairement à ce concept dépassé qui, en toute franchise, est une séquelle de la dépression alors que les aéroports étaient considérés comme une responsabilité du gouvernement fédéral. Je dis cela parce qu'il est évident que le gouvernement est incapable d'administrer efficacement un aéroport local. C'est certainement le cas à Montréal, Toronto ou Vancouver.

Un bill comme le bill C-40 porte à réfléchir. Ne serait-il pas temps de nous départir de cette attitude centralisatrice à propos des aéroports canadiens et de laisser les autorités locales les administrer dans des régions comme Montréal, Toronto ou Vancouver? J'en parle à propos de l'article 2 qui traite du paiement par l'utilisateur parce que j'estime que le Canadien moyen veut bien payer pour les services qu'il utilise.

J'estime toutefois que le Canadien moyen se formalise à raison de devoir payer pour des coûts inutiles. Franchement, c'est maintenant ce qui se passe dans nos aéroports au Canada. Il n'y a pas que les postes qui accumulent les déficits, les autorités aéroportuaires également.

● (1640)

En faisant l'historique du ministère des Transports, nous constatons qu'à un moment donné, le gouvernement avait établi ce qu'on appelait une caisse automatiquement renouvelable ou autonome pour les aéroports de Toronto, Montréal et Vancouver. Pendant un certain temps, elle semblait bien fonctionner. Le revenu suffisait en gros à supporter les frais d'exploitation de ces aéroports. Toutefois, durant l'année qui vient de se terminer, c'est-à-dire l'année financière 1977, les dépenses dans les trois villes susmentionnées sont censées atteindre 227.6 millions de dollars, et les recettes 121.5 millions, ce qui fait que l'exploitation des installations de l'aéroport de ces trois villes accuse un déficit de 106.1 millions.

Mettons les choses au point. Quand le ministre affirme dans son projet de loi que l'utilisateur doit payer, il prétend que les utilisateurs sont tenus de payer les déficits de ce genre découlant de l'exploitation des aéroports canadiens. C'est aussi simple que cela. Il importe donc que chaque député se pose la question suivante: le gouvernement a-t-il été prudent en laissant s'accumuler un déficit de 106 millions de dollars?

Le déficit se répartit ainsi: les dépenses à Mirabel s'élèvent à environ 78 millions de dollars et les recettes à environ 22 millions. Cela signifie une perte d'environ 56 millions de dollars pour les opérations de Mirabel uniquement. Dorval a fait un petit bénéfice: environ 5 millions pour l'année en question. L'aérogare n° 1 de Toronto à Malton, qui avait l'habitude de faire des bénéfices, accuse maintenant un déficit d'environ 22 millions sous la direction de l'actuel ministre et de ses prédécesseurs. L'aéroport de Pickering, cet éléphant blanc avorté que le gouvernement voulait construire au nord-est de Toronto, perd 18 millions de dollars, d'après les chiffres que j'ai mentionnés, et celui de Vancouver accuse une perte d'environ 14 millions.

En somme, chacune de nos villes perd de l'argent. L'aéroport de Toronto, par exemple, est le neuvième en importance en Amérique du Nord et celui de Montréal, le dixième. N'est-ce pas incroyable que ce soient les deux seuls aéroports d'importance analogue sur tout le continent qui perdent de l'argent? Le gouvernement fédéral et le ministre ici présent doivent s'estimer en partie responsables de cette déplorable situation.

A Chicago, par exemple, les aéroports de Midway et O'Hare accueillent plus de passagers que l'ensemble des aéroports du Canada. L'aéroport O'Hare connaît un trafic de 54 millions de passagers par année, tout en étant rentable. En fait, la ville de Chicago soutient que c'est une des entreprises municipales les plus rentables. Je tiens à signaler que cet aéroport est administré par un service municipal et dépend entièrement de la ville. Je voudrais aussi signaler qu'aucun des deux aéroports de Chicago n'est subventionné, même pas par la municipalité. Ils sont tout à fait autonomes financièrement. Cela m'amène à un point dont les députés devraient tenir compte.