

peut-être pas aussi conscients que nous le devrions du coût élevé du transport aérien. Toutefois, le salarié canadien moyen n'aurait pas eu les moyens de prendre l'avion avec sa famille à l'aérogare n° 3 pour visiter le Canada.

Les frais de location y étaient exorbitants. C'est ainsi que, après l'ouverture de l'aérogare n° 3, il y eut une révolte ou presque de tous les locataires de l'aérogare n° 3. Le coût des baux exigés des lignes aériennes et des détaillants seront refileés aux passagers.

Si les aérogares n°s 1 et 2 sont privatisées, tous les consommateurs doivent s'attendre à des hausses de prix. Si la privatisation a lieu, il arrivera pour les aérogares n°s 1 et 2 ce qui est arrivé pour l'aérogare n° 3. Peu importe qu'il s'agisse d'un consortium pour l'aérogare n° 3 et d'une autre société pour les aérogares n°s 1 et 2, le résultat sera le même, à savoir qu'il en coûtera nettement plus cher de passer par l'aéroport de Toronto, qui est l'un des plus importants au Canada. Ce sont là nos constatations. C'est ce que nous recommandions, mais le gouvernement est allé de l'avant même si nous tentions de bonne foi de le faire changer d'idée.

• (1550)

Voyons ce qui s'est passé après cela. Tout à coup, des gens ont commencé à se présenter à nos bureaux, et aussi au bureau du député qui vient de parler, j'en suis sûr, pour nous dire qu'ils avaient des propositions à nous montrer. Cela se passait longtemps avant que le gouvernement lance des appels d'offres pour la privatisation des aérogares 1 et 2.

En 1991, des gens se sont présentés à mon bureau pour me montrer leurs propositions pour les aérogares 1 et 2. Je leur ai dit que le gouvernement n'avait pas encore lancé d'appels d'offres, mais ils ont répliqué qu'ils s'attendaient à ce que le gouvernement le fasse.

Enfin, en mars 1992, je crois, le gouvernement a demandé des propositions officielles en vue de la privatisation des aérogares 1 et 2. Trois propositions ont été reçues. La première provenait des propriétaires de l'aérogare 3. Cette proposition n'a pas été bien cotée car on voulait conserver un élément de concurrence entre les aérogares 1 et 3.

Une très bonne proposition a été présentée par la British Airport Authority, c'est-à-dire par les gens qui administrent les aéroports en Angleterre et ailleurs en Europe. Elle avait quelques bonnes idées qui, je crois, devraient être transposés dans les plans que nous avons pour Pearson. Cependant, sa proposition a fait long feu. Elle n'a pas été retenue.

La troisième proposition a été présentée par Paxport. Pour une raison ou une autre, Paxport semblait toujours avoir une longueur d'avance sur ses concurrents. Finalement, au cours des discussions sur ces propositions, Air Canada a fait savoir que c'est la proposition de Paxport qu'elle jugeait la plus intéressante

et que, comme ses activités étaient concentrées exclusivement dans l'aérogare 2, c'est cette proposition qu'elle appuierait.

N'oublions pas, si on retourne à la déclaration initiale, que la concurrence devait être un des principaux facteurs dans la privatisation des aérogares 1 et 2. Ainsi, après qu'Air Canada se fut prononcée en faveur de la proposition de Paxport, quelque chose d'étrange s'est produit.

L'aérogare 3 a été cédée par son propriétaire à une société du nom de Pearson Development Corporation.

Une voix: À qui appartient la Pearson Development Corporation?

M. Comuzzi: Puis, Paxport, la société qui était favorisée, a disparu. Et où a-t-elle refait surface? Pearson Development Corporation. Le gouvernement nous avait bel et bien assuré qu'il y aurait de la concurrence à l'aéroport de Toronto, mais soudainement, au moment où le gouvernement s'apprêtait à adjuger le contrat, nous découvrons qu'il n'y aura pas de concurrence à l'aéroport Pearson. En fait, les trois aérogares, soit l'aérogare 3 appelée Trillium ainsi que les aérogares 1 et 2, seraient toutes sous le contrôle direct de la Pearson Development Corporation.

Une voix: Un véritable monopole.

M. Comuzzi: Un véritable monopole dans le plus grand aéroport du Canada, un aéroport qui fait la joie et la fierté de tous les Canadiens. C'était tout simplement impensable.

Nous, les libéraux, avons continué d'exprimer notre mécontentement à l'égard de ce qui se passait à l'aéroport Pearson. Tout au long de la campagne électorale, nous avons dit que la privatisation de l'aéroport Pearson n'était pas une décision logique et judicieuse pour le Canada.

Ce qui a été proposé pour tous les autres aéroports du pays, c'est qu'ils soient confiés à des administrations aéroportuaires locales. Cela voulait dire que l'aéroport local dans chacune de nos localités serait administré par un organisme sans but lucratif formé de gens d'affaires de l'endroit dont la première préoccupation serait les intérêts de la collectivité. Ce n'était pas une mauvaise idée, et nous avons appuyé la mesure législative.

• (1555)

Nous avons demandé ceci au gouvernement de l'époque: S'il est bon de céder à des administrations aéroportuaires locales les installations de Vancouver, d'Edmonton, de Calgary, de Winnipeg, de Mirabel, de Dorval et d'ailleurs au Canada, pourquoi la formule ne le serait-elle pas aussi pour l'Aéroport international Pearson?

On nous a donné pour toute réponse qu'il était difficile de s'entendre avec toutes les municipalités qui entourent l'aéroport Pearson. Nous n'avons pas gobé ça.

Une deuxième raison nous a été donnée: Pearson était un aéroport international important dont on ne pouvait céder le contrôle à des administrations locales. On n'appliquait pas le même raisonnement à Dorval, Winnipeg, Edmonton, Calgary ou Vancouver. Tout cela n'a jamais vraiment tenu debout.