

*Initiatives ministérielles*

• (1300)

Même si nous adoptons une telle attitude face à cette transaction, cela n'empêche pas le secteur privé de participer, à l'avenir, à des activités entreprises par le gouvernement. En fait, nous examinerons toutes les possibilités de collaborer avec le secteur privé pour assurer des services de transport aux Canadiens.

Le secteur privé a un rôle à jouer dans les opérations aéroportuaires. Actuellement, ce sont des groupes administratifs sans but lucratif du secteur privé qui gèrent cinq des principaux aéroports du Canada. Nous devons aujourd'hui prendre les mesures nécessaires pour mettre fin au contrat mal fait qui vise les aérogares 1 et 2 et laisser le gouvernement aller de l'avant avec ses projets concernant Pearson.

En vertu de la mesure législative proposée, le gouvernement peut verser des sommes aux promoteurs, mais cela ne comprendra pas les profits non réalisés ou les montants versés aux lobbyistes. Quand il a présenté ce projet de loi, le ministre de l'Industrie a déclaré que son gouvernement avait demandé publiquement à l'ancien gouvernement et à cette société de ne pas signer ce contrat très controversé pendant la campagne électorale, mais que ceux-ci ne l'avaient pas écouté.

Cette mesure législative ne met pas fin aux négociations ou aux indemnités et ne les empêche pas non plus. Elle ne fait que fixer les limites nécessaires quant à la durée de ce processus et quant à la période où les négociations pourraient empêcher le règlement de cette question.

Le gouvernement préfère un règlement négocié. Toutefois, une fois cette mesure législative adoptée et promulguée, le gouvernement et les promoteurs disposeront de 30 jours pour parvenir à une entente. Après ce délai, il ne sera plus question de discussion ou d'autre indemnisation. Après tout, le gouvernement négocie avec la Pearson Development Corporation pour le compte de la société T1 T2 Limited Partnership depuis décembre dernier, c'est-à-dire depuis que le premier ministre a annoncé l'intention du gouvernement d'annuler les accords.

Je rappelle à la Chambre que cette mesure législative est nécessaire pour finaliser l'annulation de ce contrat, étant donné que l'accord initial négocié par le gouvernement précédent ne contenait pas de clause d'annulation.

Le ministre des Transports a dit que les décisions concernant les projets d'agrandissement de l'aéroport étaient directement liés à celles concernant la structure administrative de ce dernier. Ces décisions ne peuvent pas être prises tant que les anciens accords n'auront pas été annulés. Cela veut dire que rien ne peut avancer tant que nous n'aurons pas annulé cet accord qui n'aurait pas dû être conclu au départ. Nos décisions concernant l'aéroport Pearson ne peuvent plus être retardées par ces accords.

Cela aurait pour conséquence d'empêcher tous les travaux d'aménagement aux aérogares 1 et 2 ou tous les travaux de prolongement de piste qui pourraient se faire cette année. Je suis sûr que nous sommes tous d'accord sur le fait qu'il est dans l'intérêt des habitants du sud de l'Ontario et du Canada en général de mettre au point, aussi vite que possible, une nouvelle

structure administrative pour cet aéroport afin que nous puissions aller de l'avant et prendre les décisions critiques qui s'imposent, si nous voulons que l'aéroport Pearson demeure l'actif économique crucial qu'il constitue pour notre pays.

C'est maintenant qu'il faut agir. Nous ne devons plus attendre. L'adoption de cette mesure législative nous permettra d'aménager au Canada une plaque tournante du transport aérien dans l'intérêt du public et sans que les erreurs d'hier ne fassent obstacle. Nous devons agir maintenant.

**M. Ted White (North Vancouver):** Monsieur le Président, dans quelle situation étrange nous nous trouvons aujourd'hui! En effet, nous tenons un débat pour savoir si nous devrions adopter un projet de loi qui pourrait déterminer le montant d'indemnisation pouvant être versé à la suite de l'annulation du contrat de privatisation de l'aéroport Pearson.

En temps normal, dans le secteur privé, l'annulation d'un contrat fait suite à un règlement négocié ou judiciaire qui tient compte des possibilités et des recettes perdues.

J'admets que ces négociations peuvent parfois prendre des années et que, souvent, seuls les avocats y trouvent leur compte. Cependant, une société privée n'a pas le luxe de légiférer elle-même pour se soustraire à l'obligation d'indemniser une autre partie lorsqu'elle rompt un contrat.

• (1305)

Il est un peu désagréable de penser qu'un gouvernement puisse agir d'une manière qui est interdite à une entreprise privée en se soustrayant à la nécessité d'indemniser un groupe et en empêchant quelqu'un d'intenter une action contre lui.

Je dois avouer que je me sens quelque peu mal à l'aise du fait que le gouvernement puisse déposer un tel projet de loi pour se protéger. Je sais que ce gouvernement libéral compte un pourcentage élevé d'avocats, alors que le caucus du Parti réformiste n'en a qu'un seul.

C'est peut-être cette abondance d'avocats parmi les libéraux qui a entraîné le dépôt de ce projet de loi. Ils célèbrent probablement leur capacité de contrôler l'issue d'une affaire, ce qui est probablement le rêve de tous les avocats. Pourquoi aurait-on besoin d'un juge et d'un jury lorsqu'on peut tout simplement légiférer sur l'aboutissement de l'affaire en interdisant tout recours?

J'admets que cette situation me rend un peu mal à l'aise, bien que je doive également avouer que les circonstances sont plutôt exceptionnelles. C'est en août 1993 que le ministre des Transports de l'époque a annoncé qu'une entente générale avait été conclue avec la Pearson Development Corporation pour réaménager les aérogares 1 et 2.

Le ministre avait déclaré qu'on mettrait la dernière main à l'entente à l'automne, dans un document juridique portant sur la gestion, l'exploitation et le réaménagement à long terme des aérogares. Quelle liste impressionnante de joueurs y participaient! Il y avait, entre autres, Donald Matthew, ancien président et collecteur de fonds du Parti conservateur, Otto Jelinek, ancien ministre du Cabinet conservateur et Bill Neville, ancien chef de