

aussi pour l'ensemble du pays. Il importe donc vraiment que nous mettions ce projet en oeuvre.

J'espère que, lorsque nous discuterons de nouveau avec le secteur privé, celui-ci comprendra que nous respectons ses compétences en tant qu'expert-conseil en matière de gestion de l'aéroport. Nous confierons sûrement au secteur privé les travaux de construction et tout cela parce que cela n'est pas l'affaire du gouvernement. Le secteur privé doit également comprendre que dans l'intérêt à long terme des Canadiens il vaut mieux que l'Aéroport international Lester B. Pearson reste entre les mains du gouvernement du Canada.

• (1520)

[Français]

M. René Laurin (Joliette): Monsieur le Président, j'aimerais poser une question à l'honorable député de Broadview—Greenwood. Il nous fait part dans son discours que, après avoir pris conscience du fait que l'État pouvait faire des profits avec l'aéroport Pearson et après avoir considéré que l'industrie privée n'avait plus sa place dans cette transaction, il a décidé d'abandonner et d'annuler le contrat. Le député nous dit que l'État, le gouvernement, voudrait ramener l'aéroport Pearson comme propriété de l'État, mais il nous dit en même temps: «Lorsque nous retournerons discuter avec l'entreprise privée, nous verrons à établir de meilleures conditions pour nous assurer que l'État a été bien servi.»

Alors, est-ce qu'on doit comprendre de l'analyse que fait le député du dossier que l'État entend redonner à l'entreprise privée la propriété de l'aéroport Pearson dans un avenir plus ou moins éloigné et que, pour l'instant, il s'agit d'annuler une transaction qui a été faite avec l'industrie privée? En fait, que l'État reprendrait temporairement la possession pour ensuite la retransmettre à l'industrie privée, peut-être dans quelques mois, dans un an ou deux?

Si c'était là la question, il faut se demander quelles sont les véritables intentions de l'État. Est-ce que le gouvernement voudrait annuler le contrat tout simplement pour transmettre la propriété à d'autres individus qui feraient mieux l'affaire du gouvernement que ceux choisis par l'ancien gouvernement? J'aimerais que le député nous précise les intentions du gouvernement là-dessus.

[Traduction]

M. Mills (Broadview—Greenwood): Monsieur le Président, je sais gré au député de sa question et je voudrais qu'il soit parfaitement clair que nous avons adopté la position suivante: non seulement le contrat concernant cet aéroport était déficient, mais l'approche qu'on a utilisée au sujet de sa privatisation n'était pas conforme à nos intentions.

Nous n'annulons pas ce contrat simplement pour aller l'accorder à un autre groupe quelconque du secteur privé. Nous examinons toutes sortes d'options pour nous assurer d'obtenir le meilleur contrat au profit des Canadiens, non seulement à court terme, mais aussi à long terme.

Initiatives ministérielles

Cela signifie qu'il ne sera peut-être pas exécuté par le ministère des Transports, mais par un organisme quasi gouvernemental. Quoi qu'il en soit, je n'ai jamais entendu un député de notre parti déclarer que nous songeons à annuler ce contrat pour pouvoir simplement l'accorder à quelque autre entrepreneur du secteur privé.

Personnellement, j'estime que les fonctionnaires de Transports Canada font un excellent travail de gestion de l'Aéroport international Pearson. Le député me demande-t-il s'ils peuvent faire un meilleur travail? Nous pouvons tous faire un meilleur travail, peu importe de quoi il s'agit. Cela veut-il dire que nous devrions peut-être aller demander les conseils d'entrepreneurs du secteur privé sur les moyens d'accroître les recettes ou de recueillir des fonds plus efficacement? Je n'y vois pas d'inconvénient. Accordons simplement le contrat aux experts-conseils. Ne cédon pas tout.

M. Bob Mills (Red Deer): Monsieur le Président, à l'instar du député qui a pris la parole avant moi, je suis convaincu que l'aéroport Pearson est la plaque tournante de l'aviation commerciale canadienne. La construction d'un réseau de transport aérien efficace au Canada dépend du concept de réseau en étoile. L'aéroport Pearson est sans doute le plus important de nos aéroports et, comme je le disais, il représente un élément important de l'infrastructure de l'Ontario et du Canada. C'est pourquoi les effets de tout projet de loi ou de toute mesure sur l'aéroport Pearson sont de la plus grande importance pour les Canadiens.

• (1525)

L'aéroport Pearson doit donc constituer la pierre angulaire de ce processus de planification. Les activités de l'Aéroport international Pearson génèrent deux milliards de dollars de salaires, quatre milliards de revenus d'entreprises et 700 millions de recettes fiscales.

L'aéroport Pearson reçoit le tiers de tous les vols intérieurs et la moitié des vols internationaux et transfrontaliers.

Nous reconnaissons tous que l'accord passé l'an dernier entre le gouvernement conservateur et la Pearson Development Corporation était inacceptable. Cette transaction correspond à l'ancien style de gestion. Je suis d'accord avec le ministre des Transports qui déclarait plus tôt aujourd'hui que l'accord devait être annulé à cause des manigances de coulisses et autres agissements malhonnêtes. Si le ministre a raison et que le gouvernement actuel n'est pas responsable de l'entente concernant l'aéroport Pearson, le gouvernement ne doit pas honorer le contrat.

Je crois que c'est le cas et, par conséquent, le gouvernement actuel serait sage d'annuler le contrat. Le fait de légiférer pour mettre fin à un fiasco et, espérons-le, rendre le processus de rénovation de l'aéroport Pearson transparent nous semble acceptable, à mon parti et à moi. Nous jugeons cependant inacceptable la disposition du projet de loi qui autorise le ministre à négocier le paiement de sommes aux entrepreneurs. Le premier ministre avait promis avant les élections qu'il annulerait l'accord au complet. Il a annulé une partie du contrat, mais voilà que le ministre des Transports va dédommager les personnes qui ont été mêlées à cette affaire sordide. De plus, le ministre n'a rien fait