

*Questions orales*

Le juge-avocat général m'a confirmé que l'ancien sous-ministre n'avait rien eu à voir avec la préparation du mandat de la commission. Le mandat a été remis au Bureau du Conseil privé. Il a été examiné par le ministère de la Justice, et tout le monde l'approuve.

\* \* \*

[Français]

**LE TRANSPORT AÉRIEN**

**M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans, BQ):** Monsieur le Président, lundi, à une question en Chambre du chef de l'opposition, le ministre des Transports liait sa décision de retarder l'entrée d'Air Canada sur le marché de Hong Kong à celle de Canadian sur le marché de l'Allemagne. Ces deux dossiers sont distincts et, dans le cas de Hong Kong, les négociations ont été couronnées de succès. Donc, Air Canada s'est dit prête à commencer ses opérations dès l'été et a même négocié des créneaux à cet effet.

Ma question s'adresse au ministre des Transports. Dans le cas de Hong Kong, le ministre peut-il nous expliquer quelles sont les raisons autres que celles de l'entrée de Canadian sur le marché de l'Allemagne qui l'empêchent de permettre à Air Canada de débiter ses opérations sur ce marché dès l'été 1995, alors que tout est en place pour procéder?

**L'hon. Douglas Young (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, mon honorable collègue sait très bien que les négociations avec les autorités de l'aéroport de Hong Kong ont été conclues il y a quelques jours.

• (1430)

Lorsque nous avons déterminé l'établissement d'un niveau de 300 000 passagers avant de définir une deuxième désignation, nous nous sommes assurés qu'il y aurait deux endroits sur la planète où cette règle entrerait en vigueur cette année: en Allemagne et à Hong Kong.

Je tiens à souligner, comme je l'ai déjà fait, que depuis 14 mois, Air Canada a eu accès au Japon, un marché que cette compagnie convoitait depuis très longtemps. Maintenant elle se voit en mesure de préparer son arrivée à Hong Kong, un autre marché très important, mais aussi pour Canadian Airlines International qui doit se rendre en Allemagne et dans d'autres destinations en Asie. Il est aussi très important de planifier, d'avoir une certaine planification, une certitude de la façon de négocier les ententes, non seulement avec ces pays, mais aussi avec les institutions financières qui supportent ces transporteurs aériens.

Je me fie toujours aux déclarations publiques de M. Hollis Harris, président d'Air Canada, qui est très heureux du travail fait par ce gouvernement qui a ouvert ces marchés à Air Canada pour la première fois dans l'histoire.

**M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans, BQ):** Monsieur le Président, le ministre ne convient-il pas plutôt que c'est sa complaisance évidente à l'endroit de Cana-

dian qui l'incite à retarder l'entrée d'Air Canada sur le marché de Hong Kong, retardant ainsi la création de 500 emplois chez ce transporteur, dont une bonne partie au siège social de Montréal et à la base d'entretien de Dorval?

[Traduction]

**L'hon. Douglas Young (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je crois que l'industrie canadienne de l'aviation expliquerait à mon collègue que, au cours des 14 ou 15 derniers mois, nous avons fait des progrès comme jamais auparavant dans l'histoire de l'aviation au Canada.

Nous avons organisé un système faisant que, à la fin de cette année, le processus d'attribution de toutes les routes aériennes de notre pays sera absolument transparent. Des conditions et des critères établis permettront aux Lignes aériennes Canadien International et à Air Canada de planifier leurs opérations, d'acheter des avions, d'en louer et de faire leur marketing avec une certitude qui n'avait jamais été possible auparavant, dans l'industrie de l'aviation au Canada.

La preuve, c'est qu'avant même l'annonce de la deuxième désignation fondée sur le niveau de 300 000 passagers, Air Canada avait déjà signalé qu'elle était en train d'engager près de 1 000 nouveaux employés—des pilotes, des agents de bord, des chargés d'entretien et du personnel basé au sol.

Je comprends que le député voie d'un mauvais oeil tous les progrès que nous sommes parvenus à faire. L'industrie aérienne du Canada est en meilleure forme aujourd'hui qu'elle ne l'a été depuis 20 ans.

\* \* \*

**L'AÉROPORT INTERNATIONAL PEARSON**

**M. Ed Harper (Simcoe—Centre, Réf.):** Monsieur le Président, de nouvelles questions sans réponse ont fait surface au sujet de l'entente concernant l'aéroport Pearson. Un rapport de Transports Canada daté du 4 novembre 1993 contredit le rapport Nixon. Un rapport de Deloitte & Touche, ainsi qu'un rapport de Price Waterhouse contredisent également le rapport Nixon.

Des questions ont aussi été soulevées à propos d'une rencontre privée entre le premier ministre et MM. Jack Matthews et Charles Bronfman, deux figures clés de l'accord Pearson.

Il est temps de dissiper le brouillard qui plane au-dessus de cette affaire. Le gouvernement va-t-il ordonner une enquête judiciaire indépendante sur l'accord annulé concernant l'aéroport?

**L'hon. Sheila Copps (vice-première ministre et ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, le premier ministre lui-même s'est exprimé très clairement sur ces allégations à la Chambre, hier.

Je voudrais mettre au défi le député, ainsi que le chef de l'opposition. S'ils ont des allégations à faire, qu'ils se lèvent et qu'ils les fassent, au lieu de se camoufler derrière des articles de journaux calomnieux qui ne sont absolument pas fondés sur des faits.