

électorale et depuis par son collègue le député de Hamilton-Est.

Voici ma question: nos craintes sont-elles bien fondées? Cette petite question d'intérêt régional, comme le dit le ministre, dans la région de Hamilton-Niagara, est-elle si bas dans la liste des priorités du gouvernement? Je le demande car l'industrie, les planificateurs et le gouvernement doivent le savoir.

M. Pepin: Monsieur le président, je ne réussis pas à me faire comprendre par le député de Hamilton-Wentworth, et c'est très regrettable car un de mes plus grands souhaits est de lui plaire ainsi qu'aux gens de la région de Hamilton en particulier. Voici ce que je veux lui dire: nous voulons, nous souhaitons et nous prévoyons répondre aux besoins de l'aéroport de Hamilton. Mon distingué secrétaire parlementaire l'a signalé l'autre jour et je vous lis un extrait tiré du hansard du 13 mai à la page 1052:

Il est certain que la population de la région Hamilton-Niagara-Brantford doit disposer d'une desserte aérienne adéquate et pratique, et le gouvernement a bien l'intention de veiller à la satisfaction de ce besoin.

Je ne peux que répéter ces propos. Mais avant de verser les sommes requises, que ce soit 50 millions, 30 millions ou 60 millions de dollars, il nous faut savoir plus clairement ce que nous voulons faire et pourquoi nous voulons le faire. La situation a changé. Les promesses du passé sont sujettes à la règle universellement reconnue: *facta sunt servanda*, les promesses doivent être respectées. Les promesses sont faites pour être tenues, mais elles sont aussi assujetties à l'autre règle internationale bien connue qui dit *rebus non sic stantibus*. Ce qui veut dire les circonstances changent.

En l'occurrence, j'ai dit de nombreuses fois que nous avons besoin d'en savoir davantage sur la situation. Nous devons savoir dans quelle direction il serait préférable d'orienter la piste, entre autres choses. Nous devons connaître les intentions d'Air Canada qui songe à déménager certains de ses services de Malton—qui est extrêmement achalandé en ce moment—et étudier la possibilité de dévier une partie de son trafic vers Hamilton. Nous devons savoir tout cela pour décider ce qu'il faudra faire et prévoir l'ampleur des dépenses que cela entraînera.

● (2020)

Mon honorable ami aimerait que je répète les deux promesses qui ont déjà été faites, mais je ne peux lui promettre qu'une chose, c'est que nous ferons toutes les dépenses nécessaires pour accroître les services à l'aéroport de Hamilton.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Monsieur le président, nous venons d'assister à une autre cabriole, cette fois-ci en latin. Le ministre des Transports a touché à une quinzaine de sujets qui mettent la population de Hamilton en rogne et c'est sur ces points que je vais devoir tenter d'attirer son attention.

Premièrement, l'un des plus grands sujets d'inquiétude dans notre région est la possibilité que l'aéroport de Hamilton devienne le Pickering qui n'a jamais vu le jour, c'est-à-dire une sorte de dépotoir international où déverser le surplus de trafic

Les subsides

à l'aéroport international de Toronto qui est très congestionné. Depuis mon élection à la Chambre, je fais des mains et des pieds pour expliquer à la population de Hamilton-Wentworth que cela n'arrivera pas. Le prédécesseur du ministre des Transports nous a assurés que l'aéroport de Mount Hope ne deviendrait jamais un autre Pickering. J'espère que ce n'est pas à cela que le ministre pense lorsqu'il dit qu'Air Canada et d'autres transporteurs aériens songent à aller à Mount Hope. Pour l'instant, je lui donne le bénéfice du doute.

Ensuite, il y a eu beaucoup d'études d'effectuées. On se demande s'il y a lieu d'évaluer à quel point ce secteur a besoin d'un aéroport. En fait, le besoin existe depuis plus d'une décennie et la population de la région de Hamilton a fait des pieds et des mains pour obtenir une amélioration quelconque de nos installations, qui sont déplorables, et le gouvernement conservateur était sur le point de mettre des travaux en chantier à cette fin. Nous avons affecté 45 millions de dollars à l'amélioration de cet aéroport. J'y reviendrai dans un instant, mais je voudrais d'abord demander au ministre s'il veut entreprendre encore une nouvelle étude, la dix-huitième, vingt-huitième ou trente-huitième, je ne sais trop, pour évaluer les besoins et l'état des installations à Hamilton?

M. Pepin: Monsieur le président, je tentais justement d'expliquer au député ce qu'il y a lieu de faire.

M. Scott (Hamilton-Wentworth): Une nouvelle étude!

M. Pepin: J'ai fait allusion à l'enquête et aux discussions avec Air Canada quant à la possibilité—mais il est inutile de poursuivre. J'ai déjà tout dit. Le député est le premier dans l'histoire de notre Parlement qui semble rejeter l'idée que la présence de cette grande compagnie aérienne à l'aéroport de Hamilton soit un objectif souhaitable.

Encore une fois, je ne sais pas comment prendre mon collègue, car j'essaie d'être aussi constructif que possible. J'essaie de contribuer à l'amélioration de l'aéroport de Hamilton, mais apparemment, je n'arrive pas à faire comprendre cela au député.

Dans son intervention au cours du débat auquel je viens de faire allusion, il a déclaré à la page 1052:

Les honoraires de \$220,000 versés aux experts-conseils, comme l'a dit le ministre des Transports, couvriraient uniquement la première étape du projet, c'est-à-dire la conception définitive.

Celle-ci se poursuit. Ce qui reste à faire est d'évaluer les autres dépenses nécessaires dans cet aéroport.

Je préfère donc en rester là, car j'ai tout essayé.

Et pour ce qui est de la promesse de subvention de 45 millions de dollars, je ne veux pas revenir là-dessus. J'en ai déjà parlé. D'après les dossiers auxquels j'ai accès, le cabinet avait approuvé le projet en principe, ce cabinet, si cher à mon honorable ami, de l'ancien gouvernement. Mais le projet n'avait pas été soumis à l'approbation rigoureuse du Conseil du Trésor, et ainsi de suite. Voilà tout ce que je peux vous répéter et je l'ai déjà dit trois fois.