

*Initiatives ministérielles***INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

aurait offert d'acquiescer à l'infrastructure de Via Rail située à l'ouest de Winnipeg, à la condition que tous les employés actuels de Via Rail soient mis à pied.

Le ministre profitera-t-il de l'occasion que lui offre cette affaire pour écarter officiellement et très publiquement ici toute possibilité de privatiser Via Rail dans l'ouest du Canada et, quant à cela, où que ce soit, surtout dans les conditions proposées en ce qui concerne l'Ouest?

Peut-il nous dire quand il rendra publiques les recommandations du groupe de travail qui a parcouru le Manitoba, notamment, et qui était coprésidé par les députés de Saint-Boniface et de Churchill? Comment le gouvernement reçoit-il cette proposition?

L'hon. Douglas Young (ministre des Transports): Monsieur le Président, je remercie le député de poser la question.

Tout d'abord, en ce qui concerne la proposition de la société Raillex, elle n'est pas à l'étude et elle n'est pas du genre à nous attirer le moins du monde.

En ce qui concerne le travail des députés, ces derniers ne sont pas sans savoir qu'ils sont certes libres de mener des sondages afin de s'assurer que l'opinion de leurs électeurs sur quelque sujet que ce soit est entendue. Je suis impatient d'entendre les députés qui ont tenu au Manitoba les audiences auxquelles le député fait allusion et dont je tiendrai certes compte.

Je tiens à préciser que cette initiative ne vient pas du ministre des Transports. Toutefois, comme chaque fois qu'un député consulte ses électeurs, nous allons écouter très attentivement ce que ces députés auront à nous dire.

* * *

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Je voudrais signaler aux députés la présence à notre tribune du très honorable Donald McKinnon, vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et du Commerce de la Nouvelle-Zélande.

Des voix: Bravo!

[Français]

Le Président: J'aimerais aussi souligner la présence à notre tribune de M. Jean-Louis Roy, secrétaire général de l'Agence de coopération culturelle et technique.

Des voix: Bravo!

[Traduction]

LOI SUR CERTAINS ACCORDS CONCERNANT L'AÉROPORT INTERNATIONAL PEARSON

La Chambre reprend l'étude de la motion: Que le projet de loi C-22, Loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité; ainsi que de l'amendement et du sous-amendement.

[Français]

Le président suppléant (M. Kilger): Si je comprends bien, on avait posé une question au député de Chambly avant la période des questions orales. Alors, je vais donc demander au député de Chambly de bien vouloir compléter sa réponse.

M. Ghislain Lebel (Chambly): Monsieur le Président, il y a sûrement confusion. J'avais répondu à la question et le député de Mississauga avait pris la parole après moi là-dessus.

[Traduction]

M. Dennis J. Mills (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir dans le débat sur le projet de loi C-22 parce que, comme le savent les députés, il porte sur un sujet auquel je me suis beaucoup intéressé lorsque je siégeais du côté de l'opposition et pendant la campagne électorale. L'Aéroport international Pearson ne se trouve pas dans ma circonscription, mais il est situé dans la ville que je représente avec de nombreux autres députés libéraux.

Je veux parler de l'époque où nous étions dans l'opposition, lorsque nous nous opposions à la privatisation de cet aéroport, et je tiens à ce qu'il soit bien clair que, lorsque nous avons dit au gouvernement de l'époque que nous nous opposions à son projet, nous avions d'excellentes raisons.

Une des raisons que nous avons avancées, c'est que l'Aéroport international Pearson constitue probablement l'entreprise contrôlée par le gouvernement qui génère le plus de revenus. J'ai consulté des chiffres que m'a fournis mon collègue, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, pendant la période des questions. Ces chiffres se rapportent aux années 1991-1992 et 1992-1993. Ils font état de revenus nets, après déduction des frais d'exploitation et des dépenses d'immobilisation, de 50 millions de dollars. C'était à une époque où les recettes et les voyages étaient à la baisse. En 1992-1993, la marge brute d'auto-financement a été de 67 millions de dollars et, en 1993-1994, elle se rapproche de nouveau des 68 millions de dollars.

• (1510)

Si nous retournons au milieu et à la fin des années 80, il y a eu deux ou trois années où l'Aéroport international Pearson générerait près de 100 millions de dollars par année. À l'époque, le gouvernement conservateur disait que, si nous cédions l'aéroport Pearson au secteur privé, celui-ci pourrait faire mieux que les bureaucrates.