

Ce sont là, à mon avis, des raisons très valables. Tous ceux d'entre nous qui ont transité par l'aéroport Pearson savent qu'il ne faut pas attendre jusqu'en 1998, car alors le nombre de passagers atteindra 28 millions et l'aérogare sera complètement surchargée. Il faut plutôt lancer le projet dès maintenant, tandis que le trafic-passagers n'atteint par encore la pleine capacité des installations, afin que l'aéroport puisse rester en exploitation durant l'exécution des travaux.

Les retombées économiques pour l'aéroport Pearson seraient immenses. Un pour cent de la population active de l'Ontario travaille à cet aéroport. Cette entreprise revêt la plus grande importance pour tout l'Ontario. Je m'empresse d'ajouter toutefois que la raison primordiale pour laquelle le gouvernement doit agir sans tarder est celle-ci: c'est une occasion non seulement d'avoir une incidence économique à court terme, mais aussi de contribuer à la prospérité à long terme de la région. L'aménagement des aérogares 1 et 2 permettra au Canada—et à une entreprise réellement canadienne—de se servir de cette réalisation comme tremplin pour se lancer sur le marché international. Les aérogares 1 et 2, une fois les travaux achevés, permettront au monde entier de voir ce dont les Canadiens sont capables. On pourra constater à Pearson que les chefs de file en matière de transport des marchandises et des passagers, ainsi que d'exploitation des aéroports, c'est nous. Le Canada en est capable. En donnant du travail à des Canadiens et en faisant des aérogares 1 et 2 des réalisations admirables, nous aurons quelque chose à montrer au reste du monde, notre prospérité à long terme. C'est la principale raison pour laquelle nous devons revenir sur cette question.

• (1820)

La province de l'Ontario a essuyé un grand revers hier quand elle n'a pas été choisie pour accueillir l'exposition internationale de 1998. Des projets économiques de cette envergure sont très rares. Nous ne pouvons nous permettre de laisser une telle occasion nous échapper. Nous en avons besoin, immédiatement. Nous ne voulons pas que ce projet soit repoussé de nouveau après le 13 juillet.

Il y a 20 mois, le gouvernement fédéral avait annoncé qu'il allait faire des travaux aux aérogares 1 et 2. Le sud de l'Ontario connaît lui aussi une situation économique difficile. Le gouvernement a l'occasion de créer des milliers d'emplois sans qu'il en coûte un sou aux contri-

buables, ce dont Bob Rae devrait se réjouir parce qu'il n'a pas à augmenter le déficit en créant tous ces emplois.

Il y a une nouvelle façon de procéder. C'est de faire financer le projet au complet par le secteur privé. C'est un bon message non seulement pour l'Ontario et les Ontariens, mais aussi pour l'ensemble du Canada. Je pense qu'avec 3 000 emplois et jusqu'à un demi-million de dollars d'investissements par jour, nous ne pouvons nous permettre de traîner. Nous devons faire en sorte que ce gouvernement agisse le plus rapidement possible après le 13 juillet. Nous devons veiller à ce que le projet, une fois commencé, avance rapidement.

L'aménagement des aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Pearson, c'est important pour tout le monde.

**M. Peter L. McCreath (secrétaire parlementaire du ministre d'État (Finances et Privatisation)):** Madame la Présidente, je suis heureux de répondre au nom du gouvernement, de féliciter le député de London—Middlesex pour avoir soulevé cette question vitale et de lui assurer que le ministre des Transports et le gouvernement du Canada partagent ses inquiétudes au sujet de ce projet très important.

Au nom du ministre, je voudrais réaffirmer d'une manière claire et énergique que le gouvernement a à coeur l'avenir de l'aéroport international Lester B. Pearson. Le ministre des Transports a lancé un programme impressionnant en vue de la réfection et de la modernisation des aérogares 1 et 2 de Pearson.

En mars 1992, on a fait un appel d'offres pour inviter le secteur privé à faire des soumissions compétitives pour entreprendre le projet. Nous attendons maintenant impatientement ces propositions.

Je suis sûr que la Chambre comprendra que le simple fait qu'il y ait si peu de temps pour un projet aussi complexe, renforce la détermination du ministre face à cette intéressante initiative. Nous estimons que cela démontre la volonté du gouvernement d'accélérer les phases préliminaires du projet, de sorte que les travaux puissent commencer le plus tôt possible.

En ce qui concerne le côté circulation aérienne, en 1989 le ministre des Transports dévoilait la première phase d'un plan de développement pour le sud de l'Ontario. L'analyse détaillée des problèmes de capacité de l'aéroport Pearson a révélé que deux nouvelles pistes est-ouest feraient passer la capacité horaire de 96 à 126