

LA COMMISSION DU HAVRE DE HAMILTON

M. Stan Keyes (Hamilton-Ouest): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Transports et porte sur la situation de conflit d'intérêts dans laquelle le commissaire démissionnaire du havre de Hamilton, M. Peter Lush, s'est trouvé depuis le début.

L'avis juridique d'un cabinet d'avocats de Toronto, dont les services ont été retenus par le ministre des Transports, confirme que M. Peter Lush, président et commissaire du havre de Hamilton, était dans une situation de conflit d'intérêts dès le premier jour.

Comment le ministre, lui-même avocat et ancien procureur général du Canada, a-t-il pu se lever de son siège et nier l'évidence à maintes reprises? Admettra-t-il qu'en feignant d'ignorer les faits, il a en fait contribué au problème?

L'hon. Doug Lewis (ministre des Transports): Monsieur le Président, lorsque les allégations m'ont été signalées pour la première fois, en mars dernier, nous nous sommes occupés de la situation à la satisfaction de tous les intéressés, y compris du député qui a soulevé la question le premier.

Lorsque d'autres allégations m'ont été signalées, j'ai retenu les services d'un avocat d'un cabinet réputé de Toronto, qui a jugé que, à son avis, il y avait conflit d'intérêts.

J'écris actuellement à tous les organismes d'État qui ont des lignes directrices sur les conflits d'intérêts pour les mettre au courant du rapport rédigé par l'avocat que nous avons engagé.

M. Lush a démissionné de son poste à la commission, le rapport a été remis à la GRC, l'enquête est en cours et nous considérons l'affaire close.

M. Stan Keyes (Hamilton-Ouest): Monsieur le Président, le ministre a déclaré très récemment au cours d'une conversation qu'il a eue avec moi : «J'ai examiné les allégations de mars dernier», lorsque j'ai soulevé la question il y a neuf mois, «et j'ai constaté qu'elles étaient fausses.» Il dit ensuite qu'il examinera celle-ci; je parie que nous obtiendrons la même réponse. Et pourtant, le ministre des Transports a lui-même demandé à un cabinet d'avocats de Toronto d'examiner cette. . .

Une voix: Un cabinet de conservateurs.

Questions orales

M. Keyes: . . . il y a eu conflit d'intérêts.

Ma question supplémentaire s'adresse au vice-premier ministre. M. Peter Lush a dit qu'il ne serait pas devenu commissaire du havre s'il devait pour cela renoncer au courtage, mais le gouvernement l'a nommé quand même à ce poste. Depuis 1987, M. Lush a reçu plus d'un demi-million de dollars en commissions, tout en étant en situation de conflit d'intérêts. Le vice-premier ministre cherchera-t-il à récupérer cet argent, puis à congédier son ministre des Transports?

L'hon. Doug Lewis (ministre des Transports): Monsieur le Président, le rapport a été remis à la Commission du havre de Hamilton. Il incombe à la commission d'intenter le cas échéant une poursuite civile. Je suis certain qu'elle examinera cette question avec ses avocats.

* * *

LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES

M. Steven Langdon (Essex-Windsor): Monsieur le Président, j'ai une question pour le ministre des Finances. Le gouvernement prétend que la TPS va aider les entreprises manufacturières canadiennes. Or, celles qui transforment des produits américains et réexportent les produits finis, comme Dart Machinery et ARD Industries, m'ont dit la semaine dernière qu'au contraire la TPS va leur nuire énormément. Pourquoi le gouvernement a-t-il forcé ces entreprises à payer la TPS alors qu'elles ne paient pas à l'heure actuelle la taxe sur les ventes des fabricants? Le ministre ne se rend-il pas compte que cela leur nuira gravement face à la concurrence américaine?

L'hon. Michael Wilson (ministre des Finances): Monsieur le Président, je suis vraiment étonné que le député pose cette question. Il fait partie du Comité des finances. Il a participé aux travaux sur la TPS. Il sait sûrement que la TPS fera diminuer les coûts en capital pour toutes les entreprises manufacturières et pour les entreprises manufacturières auxquelles elles vendent.

Je devrais également lui faire remarquer qu'il y a une taxe fédérale indirecte pour laquelle ces entreprises n'obtiennent pas de crédit et pour laquelle elles en obtiendront un sous le régime de la TPS. Cela leur permettra de réaliser des économies importantes, de réduire leurs coûts d'exploitation et d'améliorer leur position concurrentielle sur les marchés internationaux.