

*Initiatives ministérielles*

lobbyistes comme Pat MacAdam, lobbyiste conservateur et ami de Brian Mulroney; des lobbyistes comme Bill Fox, lobbyiste et conservateur, ami de collègue de Brian Mulroney.

Je vous les nomme, et je pense que c'est important qu'on le fasse—on les a nommés depuis longtemps—parce que ces gens-là doivent avoir honte s'ils ont des choses à se reprocher, ils doivent avoir honte de continuer à faire des pressions sur le gouvernement pour qu'il ne tienne pas une commission d'enquête publique. Je suis sûr que comme lobbyistes professionnels, ils continuent à se préoccuper de l'éventualité, peut-être minime, parce que ces gens-là sont des amis, des possibilités qu'il y ait une enquête publique et qu'on dévoile à la face des Québécois et des Canadiens qu'ils ont eu cette influence extraordinaire.

Alors, je continue: pour éviter que Harry Near, lobbyiste conservateur et militant conservateur de longue date, pour éviter que Don Matthews, ex-président de la campagne d'investissement de Brian Mulroney en 1983 et ex-président du Parti conservateur, que Hugh Riopelle, lobbyiste, homme fort du Cabinet Mulroney, que John Llegate, un ami particulier de Michael Wilson, que ces gens cessent d'avoir des influences nébuleuses. Qu'ils fassent du lobbying régulier et légitime, mais lorsqu'un rapport libéral, le rapport Nixon, dit que ces gens-là ont eu une influence démesurée par rapport à ce qu'on connaît normalement en termes d'activité de lobbyistes, je pense qu'on doit avoir des doutes encore plus grands que ceux timides, exprimés par le rapport Nixon.

Il n'y avait pas seulement que des lobbyistes conservateurs ou des gens collés sur l'administration conservatrice dans cette transaction. C'est probablement pour cela que le ministre des Transports, qui a beaucoup crié après le Bloc québécois lorsqu'on lui dit la vérité, a reculé en dedans de quelques semaines en disant: Non, il n'y aura pas de commission d'enquête, mais uniquement une petite analyse préliminaire de ce qu'il y aurait pu avoir comme conséquences financières pour le gouvernement canadien si on avait réalisé la privation de Pearson. Il a réalisé qu'il y avait des amis du Parti libéral aussi.

Mon collègue, critique aux transports, l'a mentionné tout à l'heure, il y avait le sénateur Leo Kolber, que l'on connaît pour son dîner, que l'on connaît comme hôte, un hôte apprécié même pour sa cuisine à 1 000 \$ le couvert. Durant la campagne électorale, M. Kolber a invité tous ceux et celles qui justement pouvaient avoir une influence obscure sur les décisions du gouvernement, une influence extraordinaire de l'avis même du rapport Nixon. M. Kolber a invité tous ces gens à venir serrer la main au prochain premier ministre, à 1 000 \$ le couvert.

• (1650)

Il avait invité des personnalités de marque comme M. Bronfman qui était impliqué directement dans le projet de privatisation de l'aéroport Pearson. Il y avait aussi d'impliqué dans cette transaction, Herb Metcalfe, lobbyiste du groupe Capital Hill et représentant de Claridge Properties et ancien organisateur de

l'actuel premier ministre du Canada; Ramsey Withers, lobbyiste libéral ayant des liens profonds avec le premier ministre.

Je vous dirais que un ou deux de ces dignes représentants libéraux auraient suffi à faire reculer le ministre des Transports qui n'était déjà pas très convaincu qu'il faille attaquer non seulement les amis du régime, mais les amis du grand capital canadien.

Je vous dirais que, uniquement par les incongruités qu'on a pu relever après un survol et une analyse plus sérieuse par la suite du contrat de privatisation, on devait avoir la puce à l'oreille. On devait avoir la puce à l'oreille, parce que j'ai vu plusieurs contrats de vente dans ma vie et jamais je n'en ai vu comme celui-là. Jamais je n'ai vu, par exemple, un gouvernement central, le gouvernement canadien, se faire complice d'une clause de ce contrat de privatisation où on scindait en deux la durée du contrat pour éviter aux promoteurs de payer une taxe provinciale à l'Ontario, qui équivalait *grosso modo* à dix millions de dollars.

Donc avec la complicité du gouvernement canadien, gouvernement central dont on se plaît à vanter les mérites, les promoteurs se voyaient épargner en taxes ontariennes un montant de dix millions de dollars. Je pense que c'est une première qu'un gouvernement fédéral nuise délibérément aux coffres des États provinciaux de la façon dont on l'a fait dans ce contrat de privatisation.

On a vu des anomalies aussi concernant le calcul du loyer de base. On disait que normalement Pearson Development Corporation devait payer 30,5 p. 100 de ses revenus bruts de l'année précédente au gouvernement, jusqu'à concurrence de 125 millions de dollars de revenus bruts. Et le cas échéant, il devait payer 45,5 p. 100 de ses revenus bruts en loyer.

Or, selon l'avis même du rapport Nixon—rapport, rappelons-nous, d'un ami du Parti libéral—, dans les clauses du contrat on a réduit délibérément le revenu brut par des déductions inhabituelles, visant à réduire de ce fait le loyer qu'auraient à payer dans l'avenir les promoteurs. En tenant compte de ces déductions et en ayant enlevé tous les revenus extraordinaires dont Pearson Development Corporation bénéficiait, on abaissait considérablement le loyer que les promoteurs devaient payer pour les installations de l'aéroport.

On a relevé aussi des incongruités, du jamais vu, dans le contrat de privatisation de Pearson où on disait que malgré que le gouvernement fédéral n'ait plus rien à voir, suite à cette privatisation, avec les activités de l'aéroport, le gouvernement fédéral—donc l'ensemble des contribuables québécois et canadiens—prenait à sa charge toutes les créances de Pearson. Il n'était plus impliqué, mais il prenait à sa charge toutes les créances de Pearson. Alors, je payais, mon collègue payait, les Québécois, Québécoises, les Canadiens et Canadiennes payaient pour les mauvaises créances de Pearson, alors que comme contribuables nous n'étions plus aucunement impliqués dans les activités de cet aéroport.

Je pourrais énumérer d'autres anomalies. On a eu l'occasion de le faire en deuxième lecture. On aurait pu parler par exemple de l'absence d'analyses financières sérieuses. Quand a-t-on vu une privatisation du seul ou à peu près le seul aéroport très rentable au Canada, une privatisation de cet aéroport sans qu'il y ait eu d'analyses financières sérieuses? Dans de simples transac-