

Initiatives ministérielles

tion qui, si elle n'était pas illégale, pouvait être qualifiée de très douteuse.

Bien que je ne sois pas d'accord sur les amendements proposés par le Sénat, je suis quand même heureux d'avoir la chance de revenir devant mes collègues pour tenter encore une fois de faire la lumière sur une transaction dont le premier ministre actuel a lui-même promis l'annulation avant son élection, mais je ne comprenais pas que la transaction pourrait être éliminée sans que la lumière soit faite une fois pour toutes.

Je dois vous dire que c'est dans ce sens-là que j'ai eu l'occasion à plusieurs reprises, au Comité permanent des transports, de déclarer, et je le répète devant cette Chambre, nous avons eu quelques témoins qui ont accepté de venir témoigner devant nous, devant le Comité des transports. Encore une fois, aujourd'hui, je ne peux pas dire que les Canadiens, les Québécois ainsi que les membres du Comité permanent des transports peuvent vraiment affirmer que toute la lumière a été faite sur cette transaction.

Mon argumentation reposera sur trois principaux thèmes. Premièrement, l'interférence d'une Chambre non élue dans les décisions d'une Chambre élue; deuxièmement, les compensations à accorder à la Pearson Development Corporation, et troisièmement, les moyens à prendre pour faire la lumière sur cette obscure transaction.

Le Bloc québécois, dont je suis le porte-parole en matière de transport, s'oppose depuis le tout début, depuis le dépôt donc du projet de loi C-22, à ce qu'une quelconque compensation soit versée au promoteur avant que la lumière sur le dossier ne soit faite.

Le projet de loi adopté par la Chambre des communes excluait pour le promoteur tout recours aux tribunaux pour obtenir des compensations de la part du gouvernement. Le ministre des Transports—rappelez-vous l'article du projet de loi C-22—se gardait le droit de déterminer les compensations s'il y en avait à verser. C'est pour cette raison que nous sommes encore contre le sens du projet de loi C-22.

Devant ce projet de loi, l'autre place s'insurge et déclare la prise de position de la Chambre des communes inconstitutionnelle. À cet effet, l'autre Chambre demande d'éliminer les articles 7 et 8 du projet de loi. Ce sont les articles, rappelons-le, qui empêchent les promoteurs d'avoir recours aux tribunaux. De quel droit une Chambre non élue, telle que l'autre Chambre, se permet-elle de rejeter les décisions démocratiques de cette Chambre composée de députés élus démocratiquement par la population?

Je pourrais peut-être en profiter pour commenter ce qui a été fait par une représentante de l'autre Chambre qui a été nommée par le parti ministériel, ex-présidente du Parti libéral, ex-chef du Parti libéral du Manitoba, ex-chef de l'opposition à Winnipeg, ex-fossoyeur de l'Accord du lac Meech, qui a déclaré carrément que les députés élus dans cette Chambre étaient des gens de peu d'éducation ou des gens moins scolarisés que les représentants de l'autre Chambre. Je regrette, je dirai à cette représentante que nous au moins avons été élus par la population et non nommés parce que vous êtes, madame la représentante de l'autre Chambre, une amie du Parti libéral du Canada.

C'est scandaleux et c'est répugnant. Cela nous démontre vraiment l'urgence d'abolir l'autre Chambre, plus spécialement depuis que celle-ci se sert de sénateurs nommés par un gouverne-

ment, en plus un gouvernement qui a été répudié par la population, le gouvernement conservateur, lors des dernières élections et pour empêcher des députés désignés par la population, comme moi, de prendre les décisions qui s'imposent.

• (1555)

Je vous mentionnais, au départ, que le Bloc québécois refusait toute compensation à la Pearson Development Corporation, tant et aussi longtemps que la lumière ne sera pas faite sur tout le dossier et je voudrais expliquer à tous mes collègues de cette Chambre pourquoi il est important de faire la lumière là-dessus.

Vous savez, monsieur le Président, que mon parti m'a désigné pour siéger au Comité permanent des transports. Il est important de souligner à cette Chambre que, contrairement à ce que M. Greg Weston écrivait dans le *Ottawa Citizen*, c'est bel et bien le Bloc québécois qui a présenté au Comité des transports une liste de 18 témoins appelés à se présenter devant le comité. Ceci, après que notre demande de commission d'enquête ait été rejetée par la Chambre des communes.

Contrairement à ce qu'écrivait M. Weston dans le même journal, c'est le Bloc québécois qui a présenté des motions pour assigner par *subpoena*, c'est-à-dire des citations à comparaître, des témoins qui avaient refusé de témoigner. Il est regrettable qu'un journaliste se refuse à reconnaître le travail efficace fait par le Bloc québécois dans son rôle d'opposition officielle. Il a préféré en donner le crédit au Parti réformiste qui, de l'aveu même du député de Kootenay-Ouest—Revelstoke, n'en croyait pas ses oreilles.

Je vous confirme et je vous réitère que le Bloc québécois a déposé une liste de témoins qu'il désirait voir invités au Comité des transports. Cette liste comprend 18 personnes et voici les noms, les fonctions et la justification qui nous incitaient à demander le témoignage de ces personnes pour enfin voir la lumière.

La première personne était M. Peter Coughlin, président de Pearson Development Corporation; une autre était un représentant libéral de l'autre Chambre, M. Leo Kolber, administrateur de Claridge, au moment de la signature des accords, selon le *Financial Post Directory of Directors*. Il avait reçu, à sa même résidence de Westmount, entre autres, M. Charles Bronfman, lors d'une réception à 1000 \$ le couvert, où l'actuel premier ministre du Canada s'était rendu au début d'octobre, en pleine campagne électorale.

La troisième personne que nous voulions entendre était Herb Metcalfe, lobbyiste du groupe Capital Hill, représentant de Claridge Properties et ancien organisateur de l'actuel premier ministre du Canada. Il y avait aussi Ramsey Withers, un libéral ayant des liens étroits avec l'actuel premier ministre du Canada, ancien sous-ministre des Transports durant le processus d'appel d'offres concernant le terminal III de l'aéroport Pearson, tel que cité par le *Ottawa Citizen* du 26 septembre 1993. Il y avait aussi M. Otto Jelinek, ex-ministre conservateur, maintenant président de la filiale asiatique du Groupe Matthews.

J'en viens à M. Don Matthews, ex-président de la campagne d'investiture de Brian Mulroney en 1983, ex-président du Parti conservateur et ex-président de la campagne de financement des conservateurs, tel que rapporté par le *Ottawa Citizen* du 29 septembre 1993. Nous désirions que comparaisse aussi M. Ray Hession, ex-sous-ministre de l'Industrie et haut fonctionnaire à l'Approvisionnement et Services, là où les contrats sont