

Initiatives ministérielles

À Toronto, ce qui s'est passé, c'est que le gouvernement a saisi l'occasion pour dire qu'une autorité aéroportuaire locale à Toronto ne fonctionnerait pas et qu'on devrait en profiter pour donner au secteur privé l'opportunité de vraiment se mettre les mains dans l'assiette à beurre; et c'est ce qui s'est passé. Et ce gouvernement, qui avait fait la promesse électorale de résilier ce contrat, maintenant, doit constater qu'il n'y avait pas seulement des amis conservateurs qui avaient les mains dans le beurre, mais aussi leurs propres amis. C'est ce qui fait qu'aujourd'hui le ministre est en train de mettre dans la loi des dispositions qui lui permettront de se prévaloir de droits discrétionnaires et d'indemniser les amis du Parti.

On voit toute la différence et la contradiction entre les deux systèmes, soit la façon démocratique d'agir, préoccupée par les intérêts de la communauté, comme Montréal procède; et du côté de Toronto, la façon de mettre les mains dans le beurre et que les intérêts des actionnaires, des lobbyistes et des amis du régime passent avant les intérêts de la communauté.

En conclusion, naturellement, je serai totalement en accord avec l'amendement du Bloc québécois parce qu'il faut qu'une commission royale d'enquête étudie cette question. Je dirais même que le gouvernement, en plus de la commission royale d'enquête, devrait autoriser le plus rapidement possible la grande communauté de Toronto à se prendre en main. Je pense qu'il y a des gens très intéressants à Toronto qui seraient plus préoccupés par les intérêts de la communauté que par des intérêts strictement financiers. Il y a des gens qui étaient là à l'époque, entre autres, la mairesse de Mississauga qui était très active et qui serait, probablement, prête à reprendre le flambeau pour assurer que cette autorité aéroportuaire locale puisse naître et qu'on mette de l'avant les intérêts de la communauté et non ceux des amis du régime.

À cet effet, je pense que la commission royale d'enquête est une absolue nécessité. Et je répète qu'il faudrait profiter de l'occasion pour permettre à la grande communauté de Toronto de se prendre en main et de dire aux amis du régime qu'on est désolés, mais qu'on résilie le contrat et qu'il n'y aura pas de compensations discrétionnaires. Je pense qu'il faut regarder aussi la transparence du gouvernement dans cette histoire pour faire en sorte de créer un exemple afin qu'au Canada le message soit clair: on ne peut se permettre de tout cacher et de favoriser des amis aux dépens des fonds publics. Je pense que la commission royale d'enquête est très à propos. Allons de l'avant avec la commission d'enquête et voyons une fois pour toutes ce qui se cache derrière ce magouillage.

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie): Monsieur le Président, au moment où on a un débat sur l'avenir du Québec et du Canada, voilà que l'on parle encore des lobbyistes. Faut-il rappeler que ce n'est rien de nouveau les lobbyistes? Ce pays, le Canada, est un des fruits du lobbyisme, le grand tronc. Et tous les lobbyistes qui s'occupaient des chemins de fer, à l'époque, ont été ceux qui dans les faits ont créé le Canada. Donc plus ça change, plus c'est pareil.

La question est même soulevée dans nos livres d'histoire. Je fais remarquer ça à un député, un de mes amis de l'autre côté de la Chambre. Ils ont été les grands promoteurs du Canada, et on est toujours pris avec certains—pas les mêmes—, mais le même esprit, on est toujours pris avec ce problème du lobbyisme.

Pourtant, dans le livre rouge du gouvernement, on nous avait promis de la transparence. Quand on regarde toute la question de l'aéroport Pearson, il semble que ce qui manque, effectivement dans ce dossier, soit la transparence; c'est le moins qu'on puisse dire. Je vous rappelle quelques faits.

• (1710)

Le 7 décembre 1992, c'est à ce moment que le gouvernement fédéral accepte la soumission de Paxport Inc.

Deux mois plus tard, cette firme doit fusionner avec son seul concurrent pour créer le consortium T1 T2 Limited Partnership. C'est un peu troublant de réaliser que le gouvernement octroie un contrat de plusieurs centaines de millions de dollars, d'une durée de 57 ans, à une firme qui est en difficultés financières et qui, de surcroît, est proche du parti politique gouvernemental, à ce moment-là, le gouvernement conservateur.

On pourrait cependant dire que T1 T2 n'est pas que bleue, T1 T2 est devenue rouge avec le temps. Donc, c'est un peu ça, le livre rouge. Dans le fond, le message du livre rouge, monsieur le Président, c'est: Comptez sur nous, on va vous mettre dans le rouge. Et c'est un peu là qu'on s'en va actuellement.

La politique mise de l'avant par le gouvernement conservateur, et dès 1987, en matière de gestion des aéroports misait d'abord et avant tout sur des administrations locales de type publique, je pense à l'ADM de Montréal, ou encore confiait la gestion des aéroports à certaines firmes. Cela a été le cas à Vancouver, Calgary et Edmonton. La privatisation de Pearson allait donc à l'encontre, et ce, directement, des politiques élaborées au ministère des Transports.

Pensons également à la période de soumission, qui n'a été que de 90 jours. Ce délai nous semble un peu anormal, dans le sens qu'on ne peut pas parler d'un appel d'offre standard. Il s'agit d'un contrat de 57 ans, un contrat de longue durée, d'une grande complexité.

Alors, pourquoi restreindre autant cette période sinon, pourrait-on penser, pour favoriser les entreprises qui ont déjà manifesté un certain intérêt en ce domaine. La société Paxport, qui avait déjà présenté un plan de privatisation en 1989, ou encore qui gère déjà un autre aéroport, Claridge, gestionnaire de l'aéroport numéro 3 de l'aéroport Pearson.

Il y a eu le rapport Nixon, qui fait état de malversations de lobbyistes, mais en ne citant aucun cas concret. Mais dans ce cas, pourquoi rembourser des gens pour des frais encourus, si ces gens ont abusé de leurs relations?

Robert Nixon souligne, et je le cite: «Les groupes de pression, cela ne laisse aucun doute, ont joué un rôle déterminant en vue d'infléchir les décisions prises à ce moment-là, débordant largement le principe acceptable de la consultation.» C'est à la page 9 du rapport, monsieur le Président.