

### Initiatives ministérielles

pour rendre plus transparent ce dossier ouvert par le gouvernement précédent.

Voici ce que Greg Weston de l'*Ottawa Citizen* disait dans sa rubrique du 9 mars: «Les libéraux ont accompli le remarquable exploit de transformer un contrat hautement suspect et secret des conservateurs en un processus d'annulation hautement suspect et secret des libéraux: une enquête secrète suivie des négociations en cours en vue d'établir le montant des dédommagements!» Le gouvernement ne doit pas régler à moitié la question relative aux dédommagements à accorder aux personnes qui ont participé à cette affaire louche. C'est simple: pas d'indemnisation pour quiconque a trempé dans cette affaire. . . un point, c'est tout!

La privatisation de l'aéroport Pearson a donné lieu à de trop nombreuses tractations de couloir, et les libéraux comme les conservateurs y sont mêlés de près. Parmi les principaux acteurs figurent Charles Bronfman, le sénateur Leo Kolber, Herb Metcalfe et bien d'autres. La liste comporte une cinquantaine de noms.

Les libéraux ont nommé un ancien ministre libéral d'un cabinet provincial, Robert Nixon, et l'ancien associé de l'étude d'avocats du premier ministre, Bob Wright, à la tête des négociations en vue de déterminer le montant des dédommagements. Le gouvernement libéral, par l'intermédiaire de négociateurs libéraux, dédommage des bailleurs de fonds libéraux! Le moins que l'on puisse dire, c'est que c'est louche.

Quelles sont les solutions de rechange? Ces montants qui, selon certains, atteindraient 40 millions de dollars, on pourrait les réinvestir dans l'aéroport Pearson. Avec l'argent que nous devons repayer pour ce marché, nous pourrions y faire de grandes choses. Il en a été question plus tôt aujourd'hui.

Nous pourrions aider l'aviation commerciale qui cherche par tous les moyens à devenir plus efficace et plus compétitive face au marché international. J'aimerais également, si vous me le permettez, parler brièvement de l'aménagement de nouvelles pistes à l'aéroport international Pearson et de tout ce qui devrait arriver là-bas.

L'aménagement de nouvelles pistes est le moyen le plus sûr et le plus rentable d'assurer la viabilité future de l'Aéroport international Pearson. La première piste dont cet aéroport a besoin est une nouvelle piste vent de travers, et il en a besoin le plus tôt possible car elle contribuera à éliminer près de la moitié des retards enregistrés. Ces retards coûtent très cher aux voyageurs canadiens, parce que les avions tournent en rond et consomment de grandes quantités de carburant.

On a déjà investi quelque 30 millions de dollars dans les travaux préparatoires à l'aménagement de la piste vent de travers sur l'axe nord-sud. Une piste vent de travers augmenterait considérablement la sécurité à l'aéroport Pearson. Récemment, des pilotes qui se posent à Pearson ont parlé des dangers que peuvent présenter des vents de travers extrêmes sur les pistes actuelles.

• (1530)

On pourrait aussi utiliser les 40 millions de dollars que le gouvernement va dépenser pour amener des entrepreneurs à financer la construction de deux pistes est-ouest, ce qui permettrait d'utiliser Pearson au maximum et d'en faire une plaque tournante d'envergure internationale.

Si ces travaux ne se concrétisent pas, il faudra avant longtemps détourner le trafic de cet aéroport. À l'heure actuelle, il n'y a pas d'autres solutions raisonnables à l'expansion de Pearson. De plus, toute tentative de détourner le trafic de Pearson nuira aux aéroports régionaux. Pour nombre de ces collectivités, deux tiers des vols allant à l'aéroport Pearson assurent la correspondance avec un autre aéroport.

Enfin, ces nouvelles pistes peuvent être aménagées maintenant sans que cela empêche pour autant les discussions concernant la future structure administrative de l'aéroport Pearson. Les fonds actuellement affectés au paiement des frais d'annulation des contrats découlant de l'entente Pearson pourraient être utilisés pour l'extension de la piste. Cela créerait un nombre estimatif de 2 500 emplois dans le secteur de la construction et jusqu'à 6 000 emplois à long terme.

Comme dans le cas de beaucoup d'autres décisions prises par ce gouvernement, les fonds qui vont servir à payer les frais d'annulation des contrats pourraient être utilisés pour financer l'agrandissement de l'aéroport Pearson, l'une des infrastructures les plus importantes du Canada.

Il faut également dire un mot des problèmes que cela pose sur le plan international. Selon un reportage paru dans le *Financial Post*, l'une des sociétés qui demande à être indemnisée est une société d'État néerlandaise, la firme Schiphol.

Cette société a déposé, auprès d'un tribunal de l'Ontario, une plainte afin de réclamer des dommages-intérêts de 7,5 millions de dollars. Les autorités de l'aéroport d'Amsterdam se sont dites choquées de voir qu'Ottawa était prêt à user de son pouvoir pour faire adopter des mesures législatives visant à annuler un contrat valide.

Loin de moi l'idée de vouloir dire que le gouvernement doit revenir sur sa position qui est de rejeter une telle requête, mais je me demande comment le gouvernement va s'y prendre avec une firme comme Schiphol, qui est apolitique et qui n'a rien à voir avec le népotisme politique canadien. Cette firme sera-t-elle indemnisée de ses menus frais? Sera-t-elle indemnisée des pertes entraînées par la rupture de son contrat initial? Quelles sont les ramifications politiques et diplomatiques de toutes considérations internationales?

Nous voulons un gouvernement transparent, qui ne conclut pas des ententes en coulisses, comme dans le cas de l'entente Pearson.

**M. John Nunziata (York-Sud—Weston):** Monsieur le Président, le député s'inquiète d'autres sociétés qui pourraient être impliquées de bonne foi dans ce processus.

Je voudrais lui rappeler que le contrat relatif à la rénovation de l'Aéroport international Pearson n'a été signé que le 7 octobre