

*Initiatives ministérielles*

Alors, lorsqu'on regarde cela, je comprends fort bien qu'au risque d'éclabousser les amis du parti qui sont aussi de façon indirecte, probablement, par la participation qu'ils ont dans certaines entreprises canadiennes, des contributeurs à la caisse du Parti libéral du Canada, mais c'est probablement à cause de cela que le gouvernement actuel n'a pas voulu faire toute la lumière sur ce dossier.

Je vois nos amis d'en face qui sont fâchés qu'on nomme de leurs amis, qu'on pointe du doigt le facteur principal qui a joué en faveur d'un projet indécent comme celui qu'on nous présente aujourd'hui en cette Chambre, et qui veut passer l'éponge sur l'implication des amis du Parti libéral du Canada dans l'histoire de la privatisation de l'aéroport Pearson.

Le public a droit de connaître tous les détails de l'accord, et c'est pour ces raisons que le Bloc québécois exige une enquête publique et indépendante pour que le gouvernement fasse la lumière sur ces événements. La situation est suffisamment grave et suffisamment sérieuse pour que le ministre des Transports ait lui-même affirmé que le gouvernement fédéral songeait à mettre sur pied une commission royale d'enquête. Il a fait cela le 29 novembre 1993. Il est vrai qu'on est toujours un peu plus pur lorsqu'on prend les rênes d'un ministère. Probablement qu'il s'est fait rappeler à l'ordre rapidement par l'*establishment* de son parti.

Il n'y a pas seulement l'implication des amis du Parti libéral du Canada dont il faut faire mention dans ce dossier. Il y a aussi un cumul, une somme d'incongruités, de bizarreries, d'anomalies, de choses pratiquement indécentes sur le plan financier au niveau de la transaction comme telle dont il est important de faire mention. J'en nommerai quelques-unes. Nous nous sommes penchés sur le contrat en entier et c'est pour cela qu'il serait intéressant d'avoir une commission royale d'enquête pour faire le tour de l'ensemble de ces incongruités.

• (1620)

Tout d'abord, j'en viens au terme du contrat. On dit que le terme est divisé en deux pour les premières 37 années, auxquelles s'ajoute une possibilité de renouvellement de 20 ans. Pourquoi avoir fait cela? Pourquoi le gouvernement fédéral a-t-il accepté, à ce moment-là, d'agir ainsi avec les investisseurs de l'aéroport Pearson? C'était justement pour économiser une taxe ontarienne sur le transfert de propriété qui fait en sorte que quand vous avez des baux supérieurs à 50 ans, d'un seul coup comme cela, vous devez payer environ 10 millions de dollars.

Alors avec la complicité du gouvernement fédéral, les investisseurs ont pu contourner, par cette clause, la taxation ontarienne. A-t-on déjà vu un gouvernement fédéral se faire complice d'une évasion fiscale d'un gouvernement provincial?

La deuxième incongruité se retrouve dans le calcul du loyer de base. Selon le contrat, il y a deux façons de calculer le loyer. Je n'en mentionnerai qu'une autour de laquelle on ne retrouve pas moins de dix choses bizarres, dix clauses qui ne se retrouvent pratiquement jamais ou qui se retrouvent peu dans des contrats de la sorte, et surtout, dans des transactions impliquant des centaines de millions de dollars, comme celle de la privatisation de Pearson. Selon le contrat, Pearson Development Corporation, PDC, doit payer 30,5 p. 100 de ses revenus bruts de l'année

précédente au gouvernement, et ce, jusqu'à concurrence de 125 millions de dollars de revenus bruts. Pour tout montant supérieur à 125 millions de dollars de revenus bruts, PDC, c'est-à-dire Pearson Development Corporation, devait payer au gouvernement 45,5 p. 100 de ses revenus bruts en loyer.

Or, le calcul du revenu brut inclut normalement tous les revenus générés par les opérations des aéroports, mais exclut, dans le cas de Pearson, pas moins de 10 déductions considérées comme inhabituelles dans ce genre de contrats. La première touche les taxes prélevées auprès des consommateurs, passagers et occupants, qui ont été encaissées par Pearson Development Corporation pour le compte du gouvernement. La deuxième: des éléments de revenus extraordinaires ont été enlevés du calcul de revenu brut. C'est une chose inhabituelle. Si vous enlevez ces revenus extraordinaires du calcul du revenu brut, nécessairement, cela se reflète à la baisse sur le loyer de Pearson.

Alors, on a enlevé délibérément dans le contrat les éléments de revenus extraordinaires, pour faire en sorte que, sur les 57 années, on puisse réduire le loyer de Pearson. Le troisième aspect d'incongruité dans la transaction financière a trait aux revenus qui, sans être extraordinaires, donc, qui sont d'autres types de revenus, ne sont toutefois pas fréquents et n'émanent pas des opérations normales des terminaux, y compris la vente d'actifs. Autrement dit, encore une fois, par ces revenus non extraordinaires, en les exemptant du calcul du loyer brut, on réduit à la baisse, justement, ce loyer brut.

Il y avait des incongruités aussi dans les dispositions concernant les revenus d'investissement. Je me passerai de détails, car il y a des tables d'actualisation autour de cela, mais je voudrais toutefois dire que ce type de disposition sur des revenus d'investissement ne se retrouve que peu fréquemment dans ce genre de transaction. Je pourrais nommer les rabais et remboursements octroyés par PDC aux occupants de l'aéroport. Je pourrais parler du recouvrement et des dépenses faites par le gouvernement pour l'occupation d'espaces à l'aéroport où on a relevé des incongruités partout, des choses bizarres, des choses qui sont anormales dans ce type de transaction.

On peut parler aussi des sommes encaissées d'un tiers par PDC pour le compte du gouvernement ou de tout autre tiers, clause assez inhabituelle dans ce genre de contrat. Bref, il y a une clause aussi dont je voudrais faire mention, c'est que le gouvernement fédéral a pris à sa charge des créances de Pearson, alors qu'il n'est aucunement impliqué dans les opérations. Autrement dit, le gouvernement fédéral se portait garant pour les mauvaises créances, alors qu'il n'était plus impliqué dans la gestion de l'aéroport. C'est révoltant, monsieur le Président!

Pour en nommer d'autres, je pourrais parler des 70 millions de dollars qu'on a payés à Air Canada pour la convaincre de soutenir le projet de privatisation. Imaginez, convaincre Air Canada d'appuyer un projet de privatisation aussi incongru, aussi irrégulier que celui de l'aéroport Pearson.

• (1625)

On pourrait parler aussi de la prime de séparation aux employés de Transports Canada. Le gouvernement du Canada avait offert des primes de séparation à 160 de ses employés, et ça même si leurs emplois étaient garantis pour deux ans, auprès de Pearson Development Corporation, et ce, à des conditions simi-