

Initiatives ministérielles

veux bien appuyer le gouvernement lorsqu'il présente des mesures législatives destinées à assurer une plus grande transparence des rapports entre le gouvernement et les lobbyistes.

Dans ce cas-ci, le gouvernement n'a d'autre choix que de faire toute la lumière sur l'affaire de l'aéroport Pearson. C'est pourquoi j'appuie le chef de l'opposition officielle qui demande la création d'une commission royale d'enquête qui fera toute la lumière sur cette affaire malheureuse.

M. Claude Bachand (Saint-Jean): Monsieur le Président, c'est avec beaucoup de plaisir que je veux m'exprimer aujourd'hui sur le projet de loi C-22.

J'aimerais profiter de l'occasion pour sensibiliser mes confrères de cette Chambre, ainsi que la Chambre elle-même sur le fait que j'ai pu avoir le privilège de siéger pendant quatre ans à la Société de promotion des aéroports de Montréal qui est, comme vous le savez, dans le plan du gouvernement de 1987, une autorité aéroportuaire locale. Je veux vous faire la démonstration qu'une autorité aéroportuaire locale, c'est-à-dire en terme de jargon aéroportuaire, on dit un AAL. Ces AAL-là sont beaucoup plus à l'abri des magouillages qui existent que lorsque le secteur privé prend en charge un aéroport comme cela a été le cas avec Pearson.

Alors, je pense qu'ici il faut absolument qu'on fasse la démonstration de la très grande transparence qui existe dans une autorité aéroportuaire locale, et je veux vous donner l'exemple de Montréal là-dessus, l'aéroport de Montréal et sa société de promotion des aéroports qui est composée de 21 individus de la grande communauté urbaine de Montréal.

• (1700)

Qu'est-ce que cela fait une SOPRAM ou une société de promotion? D'abord, elle doit se privilégier d'une très bonne représentation au niveau de la grande métropole comme telle. Dans le cas de SOPRAM, il y a trois collègues électoraux qui constituent les 21 membres de cette société de promotion. Naturellement, ce que la société va mettre en promotion, ce sont ces aéroports et dans un seul objectif, celui de réinjecter l'argent dans la grande communauté au niveau de travaux de réfection auprès de ces aéroports. C'est beaucoup mieux que de privilégier une *gang* d'amis qui se prémunissent surtout du côté de l'intérêt de faire fructifier leur mise de fonds et de faire en sorte que les actionnaires sortent grandis en termes de dividendes au bout de l'opération.

Du côté d'une autorité aéroportuaire locale, c'est le contraire, ce sont des sommes d'argent qui sont destinées à la communauté et qui font en sorte qu'on réinjecte cet argent-là, et on met au travail des gens dans la communauté même.

Si je reviens à SOPRAM, je disais tantôt qu'il y avait trois grands collègues électoraux, il y a des gens d'affaires qui composent l'exécutif de l'aéroport de Montréal ADM, il y a sept personnes qui composent l'exécutif et ce sont tous des gens d'affaires et la répartition de ces gens-là, vous allez le voir, est très étudiée en termes de répartition territoriale dans la grande région de Montréal. On y retrouve aussi sept élus municipaux, des représentants des politiciens municipaux et on y retrouve des gens qui s'occupent des techniques et de l'administration comme telles. Je faisais partie moi-même de la catégorie techniciens et

administrateurs et j'étais délégué par la Société montréalaise de développement et de la ville de Longueuil communément.

Sur la répartition territoriale aussi, on a pris bonne garde de faire en sorte que l'ensemble y soit très bien représenté. Entre autres, on a trois représentants de la couronne sud, six représentants de la couronne nord et 12 représentants de l'île de Montréal. Ces gens-là défendent leurs intérêts respectifs à l'intérieur d'une solidarité régionale, et je le répète et cela vaut la peine d'être répété, toutes ces sommes d'argent sont réinjectées à l'intérieur de la grande communauté urbaine de Montréal.

Mes collègues ont soulevé tantôt la pertinence de la dualité aéroportuaire à Montréal. C'est un débat qu'on vient de conclure—aéroport de Montréal—et ce qui a été convenu, et confirmé par un grand groupe international, c'est que le fait d'avoir deux aéroports à Montréal est primordial. Le groupe international nous a dit qu'on bénéficiait d'un avantage extraordinaire d'avoir deux aéroports. Ce qui est malheureux, cependant, c'est qu'au moment de la dévolution, le gouvernement s'est désengagé de son projet de faire une navette spéciale entre Dorval et Mirabel et, malheureusement, aujourd'hui, c'est un coût qui doit être assumé par ADM.

Si on regarde un peu l'impact économique parce que, je le répète, le but et l'objectif d'une société de promotion et de ADM en ce qui a trait aux aéroports de Montréal est de faire en sorte de réinjecter les sommes d'argent. Actuellement, il y a un coût d'affaires d'environ 100 millions de dollars à ces deux aéroports. Il y a 30 millions qui réussissent à être dégagés annuellement après avoir payé les dépenses, et ces sommes d'argent pour les cinq prochaines années vont être réinjectées dans la communauté pour servir à la réfection de ces aéroports. Cela va créer 1 700 emplois directs au cours des cinq prochaines années. On voit déjà la différence. Le bénéficiaire, ici, est réinjecté en argent auprès de la communauté, auprès des travailleurs pour améliorer le réseau et l'infrastructure aéroportuaire et non pas pour donner des dividendes à des actionnaires ou favoriser une *gang* d'amis.

On peut parler de l'impact direct aussi. L'impact direct, en 1987, était de 109 millions dans la communauté de Montréal et en chiffres de 1992, c'est 273 millions. Un chiffre d'affaires, je le répète, de 100 millions de dollars par année.

D'ailleurs, selon une étude de la HEC, il y a 42 185 emplois directs et indirects qui sont générés par les deux aéroports de Montréal et si ces emplois sont générés, c'est justement à cause de la réinjection de cet argent-là dans la communauté. Donc, on voit toute l'importance d'une autorité aéroportuaire locale. Ce qui ne s'est pas produit à l'aéroport Pearson. Pourquoi cela ne s'est-il pas produit?

• (1705)

Il est évident que le secteur privé a vu qu'il y avait là un morceau de gâteau très intéressant, quelque chose qui faisait l'envie d'actionnaires du secteur privé. Ils se sont exprimés, avec l'aide de lobby, de dire au gouvernement: «Écoutez, ne donnez pas ça à une autorité aéroportuaire locale à Toronto, il y a de la bisbille là-dedans.» De la bisbille, il y en a eu dans toutes les autorités aéroportuaires locales, y compris à Montréal, et on a fini par se mettre d'accord afin de défendre les intérêts de la communauté.