

Initiatives ministérielles

Lui et moi somme d'avis qu'il faut beaucoup d'audace à M. Bronfman et aux autres dirigeants de la Pearson Development Corporation pour demander un dédommagement de près de 200 millions de dollars, surtout après toutes les manigances qui ont eu lieu.

Mon collègue a rappelé certains éléments de l'accord qui ont amené M. Nixon à tirer une conclusion, et je cite: «Mon examen m'a mené à une seule conclusion. Valider un contrat inadéquat comme celui-ci, qui a été conclu de façon si irrégulière et, possiblement, après manipulation politique, serait inacceptable.» Et M. Bronfman a le front de réclamer un dédommagement.

Ma question est la suivante: Mon collègue croit-il que ces gens ont droit à quelque chose? Sauf le respect que je leur dois, M. Bronfman et la Pearson Development Corporation méritent de se faire envoyer promener, après tout ce que nous avons appris. Ils ne méritent pas un cent en vertu de ce contrat déraisonnable.

Si mon collègue est d'accord sur ce point, ne reconnaît-il pas...

Le président suppléant (M. Kilger): À l'ordre s'il-vous-plaît. Je regrette, mais nous ne pouvons pas prolonger davantage. Je demanderais au député de Thunder Bay—Nipigon de bien vouloir répondre.

M. Commuzzi: Monsieur le Président, je voudrais d'abord remercier mon collègue de ses aimables paroles. Je tâcherai d'être bref. Je crois que ces négociations sont sans valeur au départ.

[Français]

M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot): Monsieur le Président, le premier ministre avait promis, dans l'histoire de la privatisation de l'aéroport Pearson, de faire toute la lumière sur les circonstances entourant la négociation et l'accord de privatisation comme tel.

Au lieu de cela, nous avons eu droit à une étude réalisée par un ex-ministre libéral de l'Ontario, derrière des portes closes, et qui nous explique que le personnel politique et les lobbyistes ont eu un rôle à jouer, un rôle hors de l'ordinaire dans la négociation de cette transaction. On ne rentre pas suffisamment dans les détails et on ne blâme personne. La lumière doit être faite et elle ne peut se faire que par une enquête publique.

Tant et aussi longtemps que nous ne saurons pas quel a été le rôle des intervenants, c'est-à-dire du gouvernement, des fonctionnaires, du personnel politique, des lobbyistes et des investisseurs comme tels dans le déroulement de la négociation, et tant que nous ne saurons pas qui a poussé pour que cette transaction soit signée coûte que coûte, même en pleine campagne électorale, nous ne pourrions pas déterminer si les investisseurs sont effectivement des victimes de cette signature et qu'il faille compenser le cas échéant, les dédommager pour y avoir concouru, ou si ces investisseurs sont des acteurs de cette signature précipitée, auquel cas ils ne devraient pas recevoir de compensation.

Puisque le gouvernement veut montrer patte blanche et être un gouvernement transparent, il devrait permettre la tenue d'une commission royale d'enquête, comme nous le lui demandons depuis le début, pour que toute la lumière soit faite sur ce qui pourrait s'avérer un des plus importants cas de patronage dans l'histoire du Canada.

• (1615)

Notons que dans ses premiers jours—et j'entendais, ce matin, ses commentaires odieux quelquefois, déplacés souvent—le ministre des Transports ne s'opposait pas à ce qu'une enquête publique soit ordonnée pour éclaircir les circonstances entourant la transaction de Pearson. Et plusieurs députés libéraux du caucus de Toronto étaient favorables à une telle enquête. Mais c'est après avoir réalisé que des intérêts d'amis du parti étaient en jeu, et non seulement d'amis du parti conservateur, que le gouvernement s'est rabattu, que le premier ministre s'est rabattu sur un simple rapport réalisé à huis clos, soit le rapport Nixon.

Il est certain que lorsqu'on regarde les personnes impliquées, et surtout les lobbyistes impliqués dans cette affaire, il y a beaucoup de lobbyistes tout près de l'administration précédente, l'administration conservatrice. Je n'en nommerai que quelques-uns. Il y a Pat MacAdam, lobbyiste conservateur et ami de collègue de Brian Mulroney. Il y a Bill Fox, lobbyiste et conservateur, ancien attaché de presse et ami personnel de Brian Mulroney. Il y a Harry Near, lobbyiste conservateur et militant conservateur de longue date. Il y a 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 du Parti conservateur. Il y a Hugh Riopel, lobbyiste, homme fort du Cabinet Mulroney. Il y a John Llegate, un ami particulier de Michael Wilson. Il y a Fred Doucet, toujours lié de près ou de loin au Parti conservateur.

Mais il y avait aussi des libéraux, et c'est probablement là que le bât blesse, et c'est probablement là que se trouve l'argument qui a fait en sorte que malgré les promesses faites sur l'éventualité d'une commission royale d'enquête qui pourrait faire la lumière sur l'ensemble des rouages et des choses inconnues entourant la privatisation de l'aéroport Pearson, c'est probablement à cause de ça qu'on n'a pas fait cet examen avec toute la transparence que l'on demandait à l'actuel gouvernement.

Il y avait, par exemple, dans les personnages impliqués, le sénateur Leo Kolber. On s'en rappelle, il a fait les manchettes pendant la campagne électorale en organisant pour l'actuel premier ministre un dîner causerie très intime, quelque chose de pas compliqué à 1 000 \$ le couvert. Et le sénateur Kolber avait invité des personnalités très connues, comme Charles Bronfman, qui lui aussi était impliqué dans l'histoire de Pearson.

Il y avait aussi Herb Metcalfe, un lobbyiste du groupe Capital Hill et représentant de Claridge Properties et ancien organisateur de l'actuel premier ministre. Il y en avait d'autres et il y en aura d'autres, comme Ramsay Whitters, lobbyiste libéral avec des liens profonds avec le premier ministre actuel. Disons qu'il y en avait pour tous les goûts.