

Le ministre a rencontré le Conseil hier et a demandé son avis sur le rôle que peut jouer le gouvernement fédéral afin de promouvoir l'utilisation rationnelle des ressources forestières du Canada, sur les besoins, les priorités et les méthodes nécessaires pour coordonner les travaux de recherche et de développement en matière forestière au Canada et sur les grands problèmes concernant l'utilisation de la forêt canadienne à des fins de consommation ou autres. Il a également discuté avec le Conseil de la nécessité d'examiner la recherche effectuée au Canada sur les forêts.

Étant donné que cet examen porterait, entre autres, sur les questions soulevées par les employés de l'Institut d'aménagement forestier dans leur télex au ministre, il ne semblerait pas nécessaire de créer le groupe de travail que ces derniers préconisent.

LES AÉROPORTS—LA CONCESSION D'UN CAFÉ-RESTAURANT À DORVAL

M. Don Mazankowski (Vegreville): Monsieur l'Orateur, ma question de ce soir concerne le monopole apparemment consenti à l'exploitant d'un café-restaurant à l'aérogare de Dorval. Outre cette question précise, je voudrais rouvrir tout le dossier relatif aux méthodes du gouvernement en matière d'appels d'offres lancés pour l'octroi de services et de concessions dans les aéroports. Le problème n'est pas nouveau. Nous avons entendu parler des Sky Shops, des boutiques d'articles en franchise, de la faillite de l'entreprise de location de voitures en 1976 et voici aujourd'hui, ce monopole extraordinaire consenti à l'entreprise AFC.

Le commerce dans les aéroports représente un gros chiffre d'affaires. En 1977, quelque 13 millions de passagers ont transité par les sept grands aéroports internationaux du Canada dont Toronto, Montréal, Vancouver, Edmonton et Winnipeg. Étant donné l'énorme potentiel de cette entreprise, on aurait pu espérer que, par son régime d'appels d'offres, le gouvernement fournirait non seulement le meilleur service, mais aussi des recettes importantes au ministère des Transports et qu'il permettrait à toutes les personnes intéressées de présenter des soumissions dans des conditions optimales et équitables.

Cela ne semble pas être le cas. Après 14 ans, le ministère des Transports a finalement modifié, en 1976, sa politique relative à l'octroi de concession d'entreprises de location de voitures. Deux ans plus tard, après que des procès de toutes sortes eurent été intentés contre le ministère et le ministre lui-même pour violation de contrat, nous apprenons qu'à la fin de cette année-ci, le ministère va revoir sa ligne de conduite.

Le ministre a exposé sa nouvelle politique en 1976. Il a promis aux entreprises canadiennes qu'elles auraient accès, en toute liberté et conformément aux lois de la concurrence, au marché de location de voitures des aéroports canadiens. Malheureusement, nous n'en sommes pas encore là. Budget Rent-a-Car, par exemple, qui a réclamé des adjudications illimitées pour les concessions de location automobile, déclare que la distinction actuelle entre soumissionnaires nationaux et soumissionnaires libres est artificielle et discriminatoire. Holiday Rent-a-Car s'est plainte que le système de location canadien n'assure pas la liberté d'accès aux aéroports, ni des conditions équitables de concurrence. M. James Tennant, vice-président (Développement) de Holiday Rent-a-Car signale que le ministère des Transports n'a pas accepté des offres réalistes en 1976. Il a

accepté celle de Host, qui n'était pas réaliste, de préférence à celle de Holiday. Depuis lors, Host n'a payé qu'une fraction infime de sa concession. On se demande encore comment elle réussit à la garder malgré qu'elle n'effectue pas ses paiements.

• (2217)

En juillet de cette année, le ministère actionnait Host pour \$863,679.96, montant des arrérages en juillet sur les paiements mensuels. Ce montant doit dépasser aujourd'hui un million. On attend encore des explications. D'autres sociétés, concurrentielles celles-là, sont furibardes, et il est plutôt étonnant que Host ait été une des sociétés qui n'ont pas protesté contre la politique de location automobile en 1976. En dépit de tout cela, elle continue de travailler aux aéroports canadiens sans payer de loyer.

Personne ne sait pourquoi le ministre n'a pas invoqué l'article 27 du marché pour le résilier, et il ne s'en explique pas. Pour embrouiller encore l'affaire, le beau-frère du ministre est coassocié à la société d'avocats qui représente Host. Il est en outre candidat libéral aux prochaines élections fédérales.

Au ministère des Transports, les conflits sont la règle, plutôt que l'exception, dans la gestion des marchés. Résultat, les soupçons s'alourdissent, on ricane, on ne croit plus à l'équité. Bref, on s'interroge sur l'intégrité du gouvernement.

Passons maintenant à AFC. Apparemment cette entreprise a depuis 20 ans une concession exclusive pour l'exploitation de restaurant-bar à l'aéroport de Dorval. Il semble y avoir en ce moment un débat au ministère sur la possibilité de lancer un appel d'offres lorsque ce marché arrivera à expiration en 1981. En cas d'appels d'offres, je crois savoir que l'AFC ne sera pas tenue de communiquer aux soumissionnaires éventuels le montant de son loyer ou de son chiffre d'affaires. Cela donne un énorme avantage à l'AFC et enlève tout semblant d'équité à ce marché.

Il y a donc plusieurs questions qui se posent. Tout d'abord, pourquoi le ministère des Transports hésite-t-il à lancer des appels d'offres? Pourquoi n'est-il pas en mesure de déclarer catégoriquement à la Chambre s'il lancera ou non des appels d'offres? Que dire de l'AFC et du fait que cette entreprise a frisé la faillite en 1962? Le ministère des Transports s'est-il assuré qu'il devait négocier son contrat pour obtenir des pourcentages et des revenus plus bas? Il serait également intéressant de savoir quelles sont les dispositions prévues au contrat permettant à une société de renégocier si ce concessionnaire a des problèmes financiers. Le ministère pense-t-il que cette pratique est juste vis-à-vis des autres soumissionnaires? Le ministère des Transports était-il satisfait d'avoir donné à l'AFC Limitée \$76,352, pour essayer de rationaliser son exploitation et de l'améliorer?

Que fait-on du précédent qu'il a établi ainsi? On nous dit à présent que le ministère des Transports a prévu une clause dans son nouveau contrat exigeant la publication des chiffres de ventes, mais le contrat de l'AFC est antidaté. L'AFC antidate-t-elle cette nouvelle clause, étant donné les nombreux renouvellements de contrats accordés sans qu'il y ait eu appels d'offres? Il y a eu un renouvellement valable pour dix ans en 1961 et un autre pour la même période en 1971. En vertu de quel pouvoir moral ou législatif le ministère des Transports se croit-il autorisé à renouveler ce contrat perpétuellement sans appel d'offres? On en vient à conclure que si l'on continue ainsi indéfiniment, l'AFC pourra toujours antidater la nouvelle