

Initiatives ministérielles

Le gouvernement du Canada s'engage à n'autoriser l'aménagement, dans un rayon de 75 km des aéroports 1 et 2, d'aucune installation aéroportuaire susceptible de réduire de plus de 1,5 million de passagers par année le trafic à Pearson, tant que ce trafic n'y aura pas atteint 35 millions de personnes par an, ce qui, d'après les dernières projections, devrait se produire vers l'an 2005. Si le gouvernement du Canada décide quand même de procéder à un tel aménagement. . .

● (1635)

—on voit la magouille, on voit la bonne entente entre gens qui sont près du pouvoir, qui ont une influence indue et qui peuvent même, on le verra plus loin, conditionner, intimider des hauts fonctionnaires—

. . . il devra ou bien compenser le locataire

—on sait de qui il parle—

. . . pour la perte que celui-ci en subira ou lui donner accès à la zone 4 de l'aéroport Pearson, qui était explicitement exclue de la demande de propositions.

Autre point intéressant et révélateur.

Vers la fin de septembre 1993, T1 T2 Limited Partnership a fait valoir auprès du gouvernement qu'elle avait passé avec des parties non indépendantes. . .

—donc des parties dépendantes, des parties qui sont liées au projet, des parties prenantes—

. . . avant le 7 octobre 1993, dix contrats, dont l'un était apparemment une entente de pilotage conclue avec Matthews Construction. Cette information n'a pas été rendue publique.

Il faut savoir que Matthews est directement concernée. Elle est partie prenante à toute la transaction et intimement liée aux activités de Paxport.

Un peu plus loin, on peut lire ceci:

La privatisation de l'aéroport 3 de l'aéroport Pearson ayant été autorisée, le processus de privatisation des aéroports 1 et 2, qui sont les installations restantes du plus grand aéroport canadien, déroge. . .

—c'est fondamental—

. . . à l'orientation principale de la politique annoncée par le gouvernement du Canada en 1987.

Et c'est de par cette politique-là, que l'offre faite en 1989-1990 par ces mêmes parties intéressées a été refusée par le gouvernement. Le temps et les influences indues ayant fait leur oeuvre, le gouvernement s'est montré drôlement intéressé en 1993, et on sait comment cela a tourné.

Une autre considération très importante du rapport Nixon est celle relative au délai donné aux parties pour soumissionner.

Comme la demande de propositions ne comportait qu'une seule phase et obligeait leurs auteurs à entreprendre la définition de projet et à présenter leurs offres, le tout dans un délai de 90 jours. . .

—et on sait que dans cette question de mise de fonds, même s'il s'agit d'un investissement de 700 millions de dollars, on ne donne que 90 jours aux gens pour décider.

. . . l'un d'entre eux. . .

—Paxport—

. . . s'est trouvé fortement avantaagé. . .

—c'est ça de la magouille—

. . . à mon avis, du fait qu'il avait déjà fait une proposition pour la privatisation et l'aménagement des aéroports 1 et 2.

On en a parlé tantôt, la proposition refusée en 1989.

Les autres sociétés de gestion et de construction qui n'avaient pas trempé dans le magouillage. . .

—je cite toujours M. Nixon—

. . . antérieur à la demande de propositions n'avaient aucune chance de faire assez vite pour préparer leur offre dans le bref délai imparti. Comme les projets de construction et d'aménagement se faisaient rares. . .

—chez les gens honnêtes car on connaît la situation économique, entre autres à Toronto—

. . . d'autres sociétés auraient dû être invitées à présenter des propositions et se voir accorder à cette fin un délai raisonnable.

De plus, il est important de noter qu'aucune analyse financière préalable n'était exigée dans cette demande de propositions. Il me semble fort peu habituel et malavisé que, pour un projet de cette envergure, la «meilleure proposition globale». . .

—c'était ça le critère fondamental—

. . . ait été choisie sans qu'on soit absolument sûr de sa viabilité financière.

Enfin, la conclusion de cette transaction sur l'ordre du premier ministre en pleine campagne électorale, à un moment où cette affaire soulevait une controverse, bat en brèche, à mon sens, les usages démocratiques normaux et dignes de ce nom. Il est de tradition notoire et respectée jalousement par les gouvernements que, lorsqu'ils dissolvent le Parlement, ils doivent exercer un pouvoir de décision restreint en période électorale.

Il ne fait aucun doute qu'une transaction financière d'une telle envergure—57 ans, 700 millions de dollars—qui devait privatiser pour 57 ans un bien public d'importance n'aurait pas dû être conclue à ce moment-là.

● (1640)

Je conclus sur une des conclusions de M. Nixon: «Je suis d'avis que le processus de privatisation et de réaménagement des aéroports 1 et 2 de Pearson est très loin de favoriser au plus haut point l'intérêt public.» C'est pourquoi, compte tenu de tout ce qui entoure cette «négociation», et on est surpris premièrement de voir que le rapport lui-même n'en fasse pas la suggestion et deuxièmement que le premier ministre, avec toutes ses prétentions de transparence inscrites dans le livre rouge, n'ait pas déjà agi en ce sens, il s'impose qu'il y ait, en cette matière, une commission royale d'enquête pour faire toute la lumière sur cet événement scabreux et qui fait la honte, à mon avis, d'un Canada qui est censé être développé au niveau de nos institutions.

M. Paul Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Monsieur le Président, en vertu de l'article 10 du projet de loi C-22, c'est au partage d'un gâteau particulièrement juteux que le gouvernement convie les amis du régime. Conservateurs et libéraux se trouvent cette fois fraternellement unis pour saliver d'avance au bord de l'assiette pearsonienne. En plus de laisser dans une ombre propice ses intentions quant au partage du gâteau, le projet de loi ne nous éclaire pas non plus sur le mode de gestion et la place dans le réseau canadien qu'il prévoit pour l'aéroport Pearson. C'est ce dernier aspect moins scandaleux, sans doute, mais important, que je veux évoquer dans ce débat.