

Initiatives ministérielles

question de temps. On a simplement à reprendre dans les rapports officiels qui proviennent du gouvernement fédéral et de Statistique Canada tous ces chiffres-là. On les donnera au grand public et les Québécois et Québécoises en tireront les bonnes conclusions, j'en suis certain.

Le vice-président: Je dois faire connaître à la Chambre que suite aux cinq heures de débat qui ont eu lieu, nous procéderons maintenant avec des discours de 10 minutes, sans questions et commentaires. Je cède donc maintenant la parole au député de Chicoutimi.

M. Gilbert Fillion (Chicoutimi): Monsieur le Président, je prends la parole pour discuter de l'amendement au projet de loi C-22.

J'aimerais tout d'abord faire une courte chronologie des événements. En 1989, Paxport Inc. présente une proposition spontanée pour privatiser les aéroports 1 et 2. Le gouvernement de l'époque décline. Nous sommes en 1989. Cependant, en octobre 1990, le gouvernement invite le secteur privé à participer à la modernisation des aéroports 1 et 2. En 1991, l'aéroport n° 3 entre en service sous le contrôle de Claridge Holdings Inc. Le 11 mars 1992, le gouvernement demande officiellement des propositions pour la privatisation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport Pearson, ce qui précède la décision touchant un projet d'expansion du réseau de pistes de l'aéroport. On ne prévoit qu'une seule phase, sans préqualifications, alors que lors du processus de privatisation de l'aéroport n° 3, il y avait eu deux phases, à savoir l'invitation des parties intéressées à soumissionner; deuxièmement, la sélection d'un petit nombre d'entre elles, qui, par la suite, devaient répondre à l'invitation en présentant des propositions détaillées.

Relativement au processus lui-même, le Rapport Nixon indique en page 2, et je cite: «La demande de propositions ne précisait pas beaucoup d'aspects fondamentaux de l'aménagement proposé et laissait plutôt à leurs auteurs le soin de définir eux-mêmes ces aspects. Ainsi, c'est eux qui devaient établir les projections touchant le trafic de passagers à l'aéroport. Pourtant, le trafic de passagers est une donnée qui est essentielle pour déterminer le rythme et l'ampleur du réaménagement. Comment peut-on, pour un projet de cette envergure, laisser aux soumissionnaires le soin de définir des paramètres aussi cruciaux!

De plus, on ne prévoit qu'un délai de 90 jours. Ce délai est anormalement court. N'oublions pas qu'il s'agit d'un contrat d'une très longue durée, 57 ans, et d'une grande complexité. Pourquoi donner un délai aussi serré si ce n'est pour favoriser certaines entreprises, à savoir Paxport, qui avait déjà présenté un plan de privatisation en 1989, et Claridge qui gère déjà l'aéroport n° 3 de l'aéroport Pearson. Le gouvernement ne recevra effectivement que deux soumissions, l'une de Claridge et l'autre de Paxport.

Le 7 décembre 1992, la proposition de Paxport est retenue. Cette société a jusqu'au 15 février 1993 pour démontrer que sa proposition est financièrement viable.

• (1535)

Comme elle ne peut le faire ni, selon son président, se procurer les capitaux nécessaires auprès d'autres sources, Paxport et Claridge forment T1 T2 Limited Partnership moins de deux mois plus tard. De fait, Paxport forme une entreprise en participation avec son seul concurrent.

Comment se fait-il que le gouvernement d'alors octroyait un contrat de plusieurs centaines de millions de dollars d'une durée de 57 ans à une firme en difficulté financière, de surcroît proche du parti? Tous les intervenants de la région de Toronto savaient à l'époque que Paxport était en difficulté financière. Le gouvernement ne peut plaider la bonne foi.

Rappelons que l'un des motifs qui avait justifié le choix de Paxport était le fait de la saine concurrence entre le gestionnaire des aéroports 1 et 2 et celui de l'aéroport 3.

Le 30 août 1993, le ministre des Transports annonce une entente générale entre les deux parties. Il promet une signature finale à l'automne.

Le 8 septembre 1993, le gouvernement du Canada déclenche les élections. Le rapport Nixon fait un rappel des événements, et je cite: «Avant la signature de l'accord juridique, le chef de l'opposition de l'époque et l'actuel premier ministre affirma clairement que, si les parties à cette transaction décidaient de la conclure, elles le feraient à leurs propres risques et que le futur gouvernement. . .»—donc les gens d'en face—« . . . n'hésiterait pas à adopter une loi pour bloquer la privatisation des aéroports 1 et 2 si la transaction allait à l'encontre de l'intérêt public.» On assiste néanmoins à la signature de l'accord juridique.

À la suite des pressions de l'opinion publique, le gouvernement a fait examiner ce dossier hautement controversé et, le 29 novembre 1993, le rapport Nixon est déposé. Le 3 décembre 1993, le premier ministre annonce l'annulation de l'accord.

Le rapport Nixon fait état du processus et déclare que ce dernier avantagéait fortement l'une des propositions, puisque Paxport avait déjà fait une proposition pour la privatisation.

Dans le rapport lui-même, on utilise une terminologie claire pour indiquer les abus qui ont été commis lors de cette transaction. Je cite: «Les autres sociétés de gestion et de construction qui n'avaient pas trempé dans le magouillage antérieur à la demande de propositions n'avaient aucune chance de faire assez vite pour préparer leur offre dans le bref délai imparti.»

D'autres sociétés auraient dû être invitées à présenter des propositions et se voir accorder à cette fin un délai raisonnable. Aucune analyse financière préalable n'était exigée dans cette demande de propositions.

Enfin, le gouvernement conservateur a signé le contrat dans les derniers milles d'une campagne électorale. Je cite le rapport: «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.» Le rapport conclut que le processus de privatisation est très loin de favoriser au plus haut point l'intérêt public.