

*Initiatives ministérielles*

Les députés libéraux se lèvent les uns après les autres pour défendre ce projet de loi qui nous apparaît comme étant tout à fait inacceptable. Il nous apparaît inacceptable à l'origine même, dans la mesure où la privatisation de l'aéroport Pearson en soi est une chose à questionner.

La preuve du manque d'éthique dans cette histoire et le greouillage qui a présidé à la signature du contrat de privatisation de l'aéroport Pearson n'est plus à faire. Mais mon collègue d'Hochelaga—Maisonneuve, ce matin, a soulevé une question très intéressante: Pourquoi voulait-on absolument privatiser l'aéroport Pearson?

C'était, et c'est toujours, l'aéroport le plus rentable au Canada. En 1993, il avait généré des profits de l'ordre de 23 millions de dollars, d'après nos indications. Alors, pourquoi privatiser, d'autant plus que l'avenue qui avait été proposée par le gouvernement conservateur de l'époque, c'était de confier l'administration des aéroports aux intervenants locaux, de confier l'administration des aéroports aux gens qui étaient le plus conscients des besoins de la région. Mais le gouvernement a malgré tout décidé, en dépit de sa propre politique concernant la gestion des aéroports, d'aller de l'avant avec l'idée de privatiser l'aéroport Pearson.

● (1240)

On a pu constater une précipitation dans le processus de privatisation de l'aéroport Pearson; un appel d'offres de 90 jours pour l'adjudication du contrat de gestion des aérogares 1 et 2. Au début de 1992, seulement deux propositions ont été présentées, la proposition de Paxport et celle de Claridge qui administrait déjà l'aérogare n° 3. C'est celle de Paxport qui a été acceptée, sans toutefois que l'on prenne la peine de s'assurer de la santé financière de l'entreprise.

Qu'est-ce que cela a eu comme conséquences? Cela a eu comme conséquences finalement que Paxport a dû s'allier à Claridge. Pourtant, on avait manifestement favorisé Paxport pour éviter une situation de monopole de la part de Claridge qui aurait administré les trois aérogares. Au bout du compte, les deux compagnies fusionnent et cela devient la Pearson Development Corporation avec qui on a conclu un contrat en l'espace d'une journée, à la toute fin de la campagne électorale. Jusqu'à ce moment-là, le Parti libéral était resté relativement muet sur cette transaction.

Face aux réactions du public, le parti libéral s'est engagé à annuler ce contrat dès qu'il aurait pris le pouvoir.

Il y avait une certaine unanimité à ce moment-là. Une unanimité dans la population, dans les médias, au Parti libéral, au gouvernement ontarien, au Bloc québécois. Il y avait unanimité sur la nécessité d'annuler ce contrat qui était particulièrement avantageux pour les compagnies signataires et particulièrement désavantageux pour les clients. On faisait état du fait que la Pearson Development Corporation avait l'intention d'augmenter les frais des passagers de 2 \$ à 7 \$, ce qui aurait entraîné un profit additionnel de 100 millions de dollars.

La solution logique qui aurait dû guider les actions du gouvernement serait d'abord évidemment d'annuler ce contrat sans accorder quelque compensation que ce soit; d'entreprendre une enquête publique, sérieuse, indépendante et transparente sur les circonstances qui ont mené à la signature de cette entente; une

enquête qui aurait pu mettre en lumière le rôle des lobbyistes. On aurait pu, par le biais de cette enquête, répartir les intervenants dans cette transaction qui ont agi de bonne foi et ceux qui n'ont pas agi de bonne foi. Et, conséquemment, éventuellement, compenser, s'il y a lieu, les parties qui méritaient d'être compensées, mais cela par le biais d'un processus public et ouvert.

On aurait pu également s'assurer qu'une telle situation ne puisse se reproduire en proposant des amendements à la Loi sur les lobbies, laquelle aurait eu pour effet de resserrer un peu le contrôle sur les lobbies. On aurait pu également, et c'est une proposition que le Bloc québécois ne cesse d'avancer en cette Chambre mais qui ne reçoit que très peu d'écho de la part du gouvernement, à savoir adopter une loi sur le financement populaire des partis politiques, tel qu'il en existe actuellement au Québec et qui prescrit que, d'abord, seuls les électeurs et électrices ont le droit de contribuer à la caisse des parties politiques, qui détermine également un montant maximale au-delà duquel on ne peut donner et qui prescrit finalement que tout don dépassant la somme de 100 \$ doit automatiquement être publié.

Évidemment, une loi comme celle-là aurait pour avantage d'éviter les collusions un peu suspectes entre les grandes corporations et les vieux partis politiques fédéraux. Toute nouvelle intervention gouvernementale dans le dossier de l'aéroport Pearson devrait être inspirée par une volonté de transparence et d'intégrité et un esprit de concertation avec les trois paliers de gouvernement et les différents groupes locaux impliqués.

● (1245)

À la place, le gouvernement a décidé, une fois élu, d'entreprendre une enquête interne. On a confié cette enquête à un ancien trésorier ontarien, M. Robert Nixon, qui est un homme très respectable, je n'en disconviens pas, et qui est arrivé à des conclusions assez dures concernant ce fameux contrat signé par l'ancien gouvernement. Malgré cela, le gouvernement nous propose le projet de loi C-22, qui nous donne l'impression que le gouvernement veut s'acquitter de ses dettes politiques à l'endroit des amis du régime.

Le projet de loi précise, à l'article 9, qu'il ne doit pas y avoir de compensations à titre de profits non réalisés et pour des frais des lobbying. Mais à l'article 10, il autorise le ministre des Transports à compenser, le cas échéant, et ce d'une façon tout à fait discrétionnaire, les intervenants qu'il estimerait admissibles pour un montant qu'il jugerait approprié.

Je termine en disant que de toute façon, il était prévu dans l'appel de soumissions que les compagnies ne devaient pas être compensées, et c'était très clair dans l'alinéa 8.6.3, que vous me permettez de lire: «Tous les coûts et dépenses encourues par les soumissionnaires relativement aux propositions sont à la charge des soumissionnaires. En aucune façon le gouvernement n'est tenu d'acquitter ces coûts et ces dépenses, ni verser un remboursement ou une compensation aux promoteurs, quelles que soient les circonstances, y compris dans le cas d'un rejet des soumissions et de l'annulation du projet.»

Pourquoi donc ces compagnies qui étaient au courant qu'en soumissionnant, elles ne pouvaient être compensées, s'attendent-elles aujourd'hui à être compensées par le gouvernement? C'est inadmissible et nous allons continuer à nous y opposer, à utiliser tout le temps de parole autorisé par le Règlement pour