

*Initiatives ministérielles*

J'ai utilisé tous les arguments possibles pour convaincre mes collègues du comité de convoquer par *subpoena* les membres de la liste des témoins demandés par le Bloc québécois. À ce moment-là, je me rappelle très bien que le président du Comité des transports et député d'Hamilton-Ouest m'avait mentionné: «Voyons, monsieur le député, vous savez fort bien que c'est une procédure qui n'a pas été utilisée au Canada depuis 1917 ou 1918», ce qui était totalement faux. Et j'ose espérer que le président du Comité des transports ne me mentait pas sciemment quand il a essayé—comme on dit chez nous, sur la côte de Beauport—de m'en passer une petite vite, parce que j'ai vérifié et j'ai découvert qu'en 1989, en 1990 et en 1992, cette technique avait été utilisée et que des gens avaient été convoqués.

• (1605)

J'avais même un exemple, en 1989 ou 1990, où le leader actuel du gouvernement s'était servi de cette procédure exceptionnelle pour assigner des gens à comparaître devant le comité. J'ose espérer que ce n'est pas un cas de mauvaise foi de la part du président du Comité permanent des transports.

Je vais vous donner un autre exemple. J'ai mentionné aux membres du comité qu'étant donné que le représentant de l'autre Chambre, M. Léo Kolber, était un parlementaire il collaborerait sûrement avec nous, considérant ses fonctions et considérant aussi qu'au moment de la signature des accords, le journal *Ottawa Sun* déclarait, le 10 octobre 1993, que ce représentant de l'autre Chambre était administrateur de Claridge et qu'il détenait 60 p. 100 des actions de Pearson Development Corporation.

Vous conviendrez qu'il s'agissait d'un témoin clé, un témoin important pour venir nous aider à faire la lumière. Non. Le 9 novembre 1993, en plus, le *Ottawa Citizen* écrivait que ce représentant de l'autre Chambre avait reçu, à sa résidence de Westmount, Charles Bronfman, entre autres, à une réception à 1 000 \$ le couvert, où l'actuel premier ministre du Canada s'était rendu début octobre, en pleine campagne électorale.

Si le temps me le permettait, je pourrais en profiter pour parler de l'assainissement du financement des partis politiques où on a vu, pas plus tard qu'hier, encore une fois, que des gens ont préféré recevoir des contributions de grosses compagnies plutôt que d'avoir une caisse électorale propre. Pour nous, du Bloc québécois, notre position est claire, c'était le sens de l'amendement présenté par le député de Richelieu.

Je pourrais en nommer d'autres. Ces arguments que j'ai apportés n'ont rien donné car la majorité libérale au comité a refusé ma demande. Je pourrais citer aussi le cas de M. Otto Jelinek, ex-ministre conservateur, maintenant président de la filiale asiatique du groupe Matthews. Sa réponse fut encore une fois la même, comme dans la plupart des cas. Les députés du Parti libéral membres du Comité des transports m'informaient qu'il était prématuré d'assigner M. Jelinek par *subpoena*, puisqu'il entendait de toute façon comparaître ultérieurement de lui-même.

Vous comprendrez que devant le refus de mes collègues libéraux de convoquer les personnes qui auraient pu éclairer cette Chambre, je me vois dans l'obligation d'affirmer que ce dossier n'est pas transparent. Je me demande si les libéraux protègent les mêmes personnes, ou d'autres personnes, que les conservateurs. Je me demande aussi si peut-être les amis ou les bailleurs de fonds du régime ne contribuent pas aux deux caisses de ces deux vieux partis.

Ce qui est inquiétant, c'est que la population ne connaît pas, encore aujourd'hui, tous les faits relatifs à l'octroi du contrat à Pearson Development Corporation. Ce que je déplore, c'est que la majorité libérale prend un malin plaisir à dissimuler.

Nous devons constater aussi que si le Bloc québécois ne connaît pas tous les faits, il lui est donc impossible de statuer sur le bien-fondé des revendications monétaires de chacun des groupes concernés.

Lorsqu'on prend connaissance du rapport Nixon, certains mots nous laissent amers. On pourrait se demander ce que voulait dire M. Nixon lorsqu'il parle de malversation des lobbyistes. Est-ce qu'il connaissait des faits concrets pour affirmer qu'il y a ou aurait eu malversation des lobbyistes? Est-ce que vous le savez, monsieur le Président? Si vous ne le savez pas, je ne le sais pas moi non plus. Aucun témoin ne le sait. Personne à part l'opposition semble vouloir le savoir sur la colline parlementaire. Mais qui le sait alors? On va nous demander de prendre une décision qui coûtera des dizaines de millions de dollars alors que personne ne connaît vraiment la signification du rapport Nixon.

Le ministre des Transports a parlé des critères qui régiraient les demandes d'indemnisation. Le ministre des Transports pourrait-il rendre ces critères publics? S'il n'a rien à cacher, je suis persuadé qu'il n'hésitera pas.

Monsieur le Président, vous êtes juriste et vous savez très bien que le *due process* n'a jamais été respecté par M. Nixon. En droit français, on parle aussi de la règle du *audi alteram partem*, le droit d'être entendu, d'avoir les deux parties entendues dans un dossier. Je regrette mais cette règle ne semble pas avoir été respectée, pas plus que le *due process*, par M. Nixon.

• (1610)

Il est malheureux que le ministre se base sur un rapport qui est rempli de demi-vérités pour nous demander le pouvoir—et c'est le sens de l'article 10 de ce projet de loi—, lui donner le pouvoir de dépenser des dizaines de millions de dollars.

Quand le ministre autorisera-t-il une enquête publique qui fera la lumière sur cette affaire? Plusieurs députés libéraux fédéraux se sont prononcés en faveur d'une telle enquête mais ils sont malheureusement emprisonnés dans la loi du silence imposée par la ligne de parti.

Dans l'éventualité où la motion présentée par le gouvernement sera acceptée, il est bien entendu que le projet de loi le serait par le fait même, mais le ministre des Transports accepterait-il? J'essaie encore une fois de lui demander qu'avant de se prononcer sur une telle entente, à défaut d'avoir une commission d'enquête, que le Comité des transports étudie cette entente et lui fasse des recommandations. Si le ministre affirme que l'annula-