

*L'ajournement*

de tout le monde en 1986 lorsque le vice-premier ministre actuel a fait cette nomination en sa qualité de ministre des Transports à l'époque. M. Lush a été assermenté dans ses fonctions de commissaire conformément aux lignes directrices de la Commission du havre de Hamilton. L'objectif de ces directives est clair:

L'objet de cette politique est de conserver et de favoriser la confiance du public dans l'intégrité des commissaires du havre de Hamilton au moyen de règles de conduite explicites sur les conflits d'intérêts, et de limiter la possibilité de conflits entre les intérêts privés des commissaires et les charges publiques qui leur sont confiées.

• (1730)

Non seulement M. Lush a-t-il enfreint les articles de ces lignes directrices, mais il n'a commencé à tenir compte des objectifs susmentionnés que trois ans après sa nomination, et seulement après que cette affaire eut rebondi à la Chambre. Or, il aurait dû laisser tomber tous ses liens d'affaires avec la Commission du havre de Hamilton le jour de sa nomination, comme le prescrivent les lignes directrices sur les conflits d'intérêts. Selon l'alinéa 7(d) du Code, un commissaire doit, «dès sa nomination, organiser ses affaires personnelles de manière à éviter les conflits d'intérêts réels, potentiels ou apparents». Bref, M. Lush aurait dû renoncer au mandat qu'il détenait pour la vente de propriétés auxquelles s'intéressait la commission portuaire ou il aurait dû renoncer à la nomination.

Sur ce point précis, l'étude d'avocats engagée par le gouvernement pour faire rapport sur la conduite de M. Lush déclarait:

Afin de respecter l'alinéa 7(d), M. Lush était obligé de prendre les dispositions pour que Lush Realty Corp. cesse d'agir comme représentant de J. I. Case dans les transactions de cette entreprise avec les commissaires du havre de Hamilton dès qu'il a accepté le poste de commissaire en janvier 1987 et non pas trois ans plus tard, le 13 mars 1990. M. Lush n'a pas, en déclarant simplement son intérêt en la matière et en s'abstenant de prendre des décisions, évité la situation qui a donné naissance au conflit. En laissant son entreprise continuer d'agir en tant que mandataire de J. I. Case, il était toujours en position de conflit d'intérêts.

Le 13 mars 1990, M. Lush a informé le ministre des Transports de sa décision de dissocier son groupe d'entreprises des propriétés de J. I. Case à Hamilton, ce qu'il aurait dû faire bien avant. Cependant, tout indique qu'il n'a pas rompu ces liens. Malgré tout, il était commode pour lui de déclarer pareille rupture parce que l'entente définitive sur la propriété de 10 000 000 \$ en cause a été conclue le 9 mars 1990, soit seulement quatre jours avant.

Pendant ces jours fort importants, j'ai attiré l'attention du ministre des Transports sur le fait que M. Lush était toujours en situation de conflit d'intérêts en sa qualité de président de la Commission du havre de Hamilton. Le ministre s'est contenté de me mettre au défi de porter mes accusations à l'extérieur de la Chambre, ce que j'ai fini par faire, mais il n'a pas répondu à mes questions. Le ministre avait dit que des allégations avaient déjà été faites, et qu'une enquête avait été menée par l'avocat de la Commission du havre de Hamilton qui avait jugé qu'il n'y avait pas de conflit d'intérêts.

J'aimerais savoir comment deux rapports si diamétralement opposés peuvent avoir été émis au sujet des affaires de Peter Lush. Le premier rapport à cet égard a été rédigé à la demande d'un des membres de la commission, qui avait réclamé une opinion juridique des avocats de la commission.

Le cabinet d'avocats a précisé que M. Lush était en conflit d'intérêts, mais qu'il avait déclaré sa situation et qu'il n'avait pas participé, en sa qualité de commissaire, aux décisions relatives à l'achat de propriétés. Le cabinet d'avocats ajoutait que, conformément à l'alinéa (j) des lignes directrices de la commission, «un membre de la commission ne devait pas [. . .] participer directement ou indirectement à une transaction de nature pécuniaire, ni avec lui-même ni avec un autre membre de la commission», et que «l'achat de propriétés par la commission ne constituait pas une transaction de nature pécuniaire avec M. Lush, que ce soit directement ou indirectement. La transaction se fait avec J. I. Case et, alors que M. Lush va manifestement bénéficier de cet achat, il ne participe pas directement ou indirectement à l'achat du terrain.»

Par la suite, après que j'eus posé de nombreuses questions à la Chambre en mars dernier, la commission portuaire a à nouveau consulté ses avocats à propos de ces accusations et on lui a donné le même avis juridique.

L'avis juridique le plus récent qui remonte au 5 novembre 1990 va complètement à l'encontre de l'avis donné à la commission portuaire en 1989. L'étude d'avocats engagée par le ministre des Transports a exposé le conflit en termes précis: