

Initiatives ministérielles

dis, c'est qu'on a formulé des demandes, que celles-ci nuisent certainement à l'image de notre pays et qu'il ne faut verser d'indemnisation à personne.

M. Nunziata: Monsieur le Président, le contrat de tierce partie dont parle le député est certainement inclus dans la définition du mot «accord» selon ce projet de loi. En fait, ce projet de loi annule ou exclut tout recours juridique quel qu'il soit, pour tous les contrats, qu'il s'agisse du consortium ou d'une tierce partie qui aurait pu participer au projet. Je voulais simplement souligner ce point.

Un autre élément à noter: la demande de propositions du mois de mars 1992 était très explicite pour tous ceux qui voulaient soumissionner pour ce contrat; le gouvernement n'était absolument pas obligé d'accepter l'un des contrats ou l'une des propositions. En fait, le gouvernement avait et se réservait le droit de rejeter toutes les propositions, ou l'une d'entre elles, et de choisir de ne pas aller de l'avant avec le projet.

Toutes les entreprises participant au processus de soumission, et peut-être cette société étrangère faisait-elle partie du groupe, savaient à l'avance que toute somme qu'elles consacraient à la préparation d'une proposition pourrait bien être perdue car le gouvernement avait fait savoir très clairement dans sa demande de propositions qu'il pouvait ne pas donner suite au projet.

M. Mills (Red Deer): Monsieur le Président, je souscris entièrement à cette observation.

M. Joe Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le Président, je participe également avec plaisir aujourd'hui au débat concernant le projet de loi C-22, qui vise essentiellement à cerner les problèmes relatifs au réaménagement du plus gros aéroport au Canada depuis quelques années. Non seulement le projet de loi cerne ces problèmes en fixant un échéancier, mais il prévoit une compensation, s'il doit y en avoir une, aux soumissionnaires retenus.

Dans sa déclaration aujourd'hui, le ministre a dit que la solution au problème ne tiendra compte ni des honoraires des lobbyistes, ni des coûts divers, ni des profits non réalisés.

Je fais remarquer avec fierté le sens de la continuité au sein du Parti libéral qui, lorsque ses députés étaient assis en face, s'est opposé dès le départ à la privatisation de l'aéroport Pearson.

Le 12 juin 1989, mon collègue, qui est intervenu tout à l'heure et qui a été membre d'un groupe de travail du caucus libéral sur l'avenir de l'Aéroport international Pearson, a recommandé qu'il ne faudrait jamais permettre la privatisation de l'aéroport, qui devrait toujours demeurer un élément rentable et important de l'infrastructure canadienne et servir aux fins de la politique officielle et aux intérêts de tous les Canadiens. Mon collègue a fait cette déclaration dans un rapport présenté en 1989.

Le problème est vraiment apparu lorsque le gouvernement de l'époque a décidé de privatiser une nouvelle aéro-gare qui était en construction à l'aéroport Pearson. Par conséquent, il a autorisé un consortium privé à construire ce que nous appelons maintenant Trillium ou l'aéro-gare 3.

• (1545)

Bien que nous ayons tenté, à l'époque où nous formions l'opposition, de découvrir les conditions de l'entente contractuelle signée par les propriétaires de Trillium et le gouvernement, nous n'avons pu obtenir ce document très important qui autorisait la privatisation d'une première aéro-gare à l'aéroport Pearson.

Le gouvernement de l'époque nous a précisé qu'il avait décidé de privatiser l'aéro-gare 3 parce que les Canadiens n'avaient pas les moyens d'agrandir l'infrastructure aéroportuaire de cette région. À l'époque, cela nous a semblé assez juste, mais ce que nous ne savions pas, c'est qu'il aurait suffi de quelques millions de dollars pour moderniser l'aéro-gare 1 et la rendre plus efficace.

Les travaux de construction ont donc commencé et, avant même l'ouverture de l'aéro-gare 3, nous apprenions que le gouvernement songeait à privatiser les aéro-gares 1 et 2. Il envisageait cette possibilité, parce qu'il voulait, et voilà un concept très important, faire jouer la concurrence à l'aéroport international Pearson. En opposant les intérêts privés associés à l'aéro-gare 3 à ceux des aéro-gares 1 et 2, dirigées par une tout autre organisation, le gouvernement cherchait à établir un certain équilibre, et ce dans l'intérêt du consommateur qui utilise les services de cet aéroport. Voilà pourquoi le gouvernement de l'époque a proposé la privatisation des aéro-gares 1 et 2.

Comme nous avions des réserves au sujet de la notion de privatisation, nous, libéraux, toujours de ce côté-là de la Chambre, avons proposé de créer un autre groupe de travail. C'était le 12 septembre 1990, soit un an après la première proposition. Nous avons découvert que le contrat intéressant l'aéro-gare n° 3 avait été signé, mais aucune ligne aérienne n'avait encore été associée à cet aéroport.

Je tiens à citer des conclusions de ce groupe de travail. Rappelez-vous que, en 1990 tout comme aujourd'hui d'ailleurs, les compagnies aériennes éprouvaient de graves difficultés financières et nous avons notamment découvert que les lignes aériennes du Canada, en particulier Canadien, étaient aux prises avec le dilemme suivant: elles ne pouvaient pas se permettre de ne pas être présentes dans cet aéroport et de ne pas utiliser l'aéro-gare n° 3, mais elles n'avaient pas les moyens de le faire. Ce serait pour elles la catastrophe financière. C'est ce que disait alors un dirigeant de l'industrie aérienne du Canada.

Ce que cette étude menée en 1990 nous a aussi permis de découvrir—et il en a été question à la Chambre juste avant l'ouverture de Trillium—, c'est qu'il serait prohibitif pour le consommateur canadien moyen de voyager par l'aéro-gare n° 3. Nous, qui voyageons parfois aux frais de la princesse, ne sommes