

octroyés—peut-être parfois à des amis du régime, ça aide dans la campagne électorale—président de Paxport, lui-même ayant engagé la batterie de lobbyistes qui travailleront sur la privatisation pour le compte de Paxport Inc. Ce même M. Hession a quitté la présidence en décembre 1992, à la suite de l'acceptation de la soumission de Paxport par le gouvernement fédéral. Il sera remplacé par le fils de Don Matthews, Jack, tel que le relate l'*Ottawa Citizen* du 26 septembre 1993.

Il y avait aussi M. Fred Doucet, lobbyiste conservateur et ancien chef de cabinet, «chief of staff» de Brian Mulroney et conseiller senior lors de la campagne de Kim Campbell, qui avait été embauché par Jack Matthews cinq jours après que M. Hession eut quitté la présidence. Trois semaines plus tard, Paxport forme un consortium avec son concurrent, Claridge Properties. M. Jean Corbeil: ancien ministre des Transports conservateur, qui a signé l'accord lui-même, alors que toute l'attention était tournée vers le débat des chefs pendant la campagne électorale, on s'en rappellera. Il n'était pas ministre des Transports depuis trois mois, mais des fuites révélaient déjà qu'il entendait pousser la privatisation.

M. Robert Nixon: l'enquêteur du premier ministre canadien actuel, qui a demandé l'annulation du contrat, est un ancien trésorier ontarien dans le gouvernement libéral de M. Peterson et ancien leader du Parti libéral ontarien.

• (1600)

M^{me} Kim Campbell: Des documents internes remis en août dernier auraient fait état de risques reliés à la transaction, plus particulièrement la hausse des droits pour les transporteurs et que cela pourrait faire en sorte que les contribuables perdraient des sommes énormes.

On a demandé aussi au Comité permanent des transports d'entendre l'actuel ministre des Transports, ce qui a été accepté.

Mais notre logique, en plus d'obtenir les renseignements que j'ai mentionnés tout à l'heure au début, allait dans le sens que même si les frais de lobbying ne sont pas indemnisés par le projet de loi, il n'en demeure pas moins que, par le biais de la déduction fiscale permise aux corporations qui utilisent les services des lobbyistes, les contribuables défraieront une partie des dépenses engagées par ces entreprises en ayant un manque à gagner pour ce qui est des entrées fiscales pour le gouvernement.

Donc, ce qu'on voulait dire au ministre, et nous le lui avons dit, c'est: Comment peut-on justifier que les contribuables participent au financement d'une opération de patronage? À lui seul, ce fait justifie la mise sur pied d'une commission d'enquête.

De plus, le ministre des Transports du Canada a lui-même suggéré que les frais de lobbying ne devraient pas être déducti-

bles d'impôt, comme le rapporte le quotidien *The Ottawa Citizen* du 9 mars 1994.

De plus, nous avons demandé d'entendre des représentants d'Air Canada, qui a été impliquée dans la transaction, puisque le gouvernement a négocié avec elle une réduction de loyer dans les prochaines années, en contrepartie d'un engagement à rester locataire aux aéroports 1 et 2 de l'aéroport Pearson de Toronto.

On a demandé d'entendre M. William Rowat, sous-ministre adjoint à Transports Canada, qui avait été nommé par le greffier du Conseil privé sortant afin que la transaction se fasse. Il faut se rappeler qu'il a été nommé en mars 1993.

Nous avons demandé d'entendre M. Bob Wright, lié de près au Parti libéral du Canada, qui négocie présentement les indemnités qui seraient versées au consortium, le tout en secret.

Nous avons demandé d'entendre la Toronto Airport Authority, un groupe public du type de Aéroports de Montréal qui voulait être considéré comme choix potentiel comme gestionnaire des aéroports 1 et 2, mais qui prétend que les conservateurs l'ont écarté intentionnellement.

Nous avons demandé d'entendre M^{me} Huguette Labelle et, finalement, M. Robert Vineberg, l'avocat de Pearson Development Corporation et membre du conseil d'administration.

Dans chacun des cas, au Comité des transports, sur ces 18 noms, il y a eu des discussions à savoir si telle personne serait convoquée ou non. Et si les libéraux n'ont rien à cacher, pourquoi, systématiquement, n'ont-ils pas accepté notre liste, ce qui nous aurait permis de les entendre en comité et de pouvoir faire la lumière sur cette transaction?

Commençons par le cas de M. Robert Nixon, qui est le personnage clé dans ce dossier. M. Nixon a effectué lui-même l'enquête sur Pearson Development Corporation à la suite de sa désignation par le premier ministre libéral actuel. En novembre dernier, il a recommandé l'annulation du contrat octroyé par les conservateurs à Pearson Development Corporation.

Pourtant, les libéraux ont refusé que M. Nixon se présente devant nous au comité des transports. Notre résolution a été défaite à quatre voix, avec la majorité libérale, contre deux. Est-ce normal? A-t-on quelque chose à cacher?

Dans le cas de M. Robert Wright, qui n'est pas moins important que M. Nixon, même réponse, refus de la majorité libérale au comité. Croyez-le ou non, parmi les 18 personnes que j'ai invitées, seulement 6 personnes ont été entendues par le comité. Ce sont M. Ray Hession, le ministre actuel des Transports, M. Peter Coughlin, M. Don Matthews, un représentant d'Air Canada et M. Robert Vineberg, représentant de Pearson Development Corporation.