

## LE SÉNAT

Le mercredi 30 novembre 1994

La séance est ouverte à 13 h 30, le Président étant au fauteuil.

Prière.

[Traduction]

### AFFAIRES COURANTES

#### LE GROUPE INTERPARLEMENTAIRE CANADA-JAPON

##### LA CINQUIÈME RÉUNION ANNUELLE, À VANCOUVER— DÉPÔT DU RAPPORT DE LA DÉLÉGATION CANADIENNE

L'honorable Dan Hays: Honorables sénateurs, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, le rapport de la délégation canadienne à la cinquième réunion annuelle du Groupe interparlementaire Canada-Japon, dont les séances ont eu lieu à Vancouver du 15 au 18 octobre 1994.

Si je puis me permettre un mot d'explication, honorables sénateurs, l'ordre du jour des réunions Canada-Japon est toujours chargé et porte sur une foule de sujets. Celui de la réunion de Vancouver ne faisait pas exception. Les délégués ont abordé des questions d'intérêt bilatéral comme le commerce et la situation politique du Japon et du Canada. Sur le plan multilatéral, la réforme des Nations Unies, les opérations de maintien de la paix et l'environnement ont dominé les entretiens.

Honorables sénateurs, par leur portée et leur sérieux, les débats de Vancouver ont permis aux parlementaires japonais et canadiens de mieux comprendre les problèmes qui les préoccupent tous. C'était une excellente occasion d'exposer le point de vue du Canada, et il a été exprimé de manière très efficace.

### PÉRIODE DES QUESTIONS

#### RÉPONSE DIFFÉRÉE À DES QUESTIONS ORALES

L'honorable William J. Petten (leader adjoint suppléant du gouvernement): Honorables sénateurs, j'ai une réponse différée à des questions que le sénateur MacDonald a posées les 15 et 24 novembre au sujet de l'aéroport international Pearson.

La réponse comprend environ dix pages de documents du ministère des Transports. Je demande la permission de faire annexer cette documentation au compte rendu d'aujourd'hui.

**Son Honneur le Président:** D'accord, honorables sénateurs?

**Des voix:** D'accord.

### LES TRANSPORTS

#### L'AÉROPORT INTERNATIONAL PEARSON— LES REPRÉSENTANTS DÉSIGNÉS AU CONSEIL DE L'ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE CANADIENNE— LA POSSIBILITÉ DE NÉGOCIER UN BAIL— LA POSITION DU GOUVERNEMENT

(Réponse aux questions soulevées par l'honorable Finlay MacDonald les 15 et 24 novembre 1994)

Contrairement aux initiatives de cession précédentes, la Politique nationale des aéroports (PNA) fait partie d'une stratégie aérienne globale. En plus de définir le rôle du gouvernement fédéral dans l'exploitation des aéroports civils du pays, la stratégie aérienne comporte également la modernisation de système de navigation aérienne. Elle vise en outre à examiner des options pour la commercialisation de son système de navigation aérienne comme moyen d'en améliorer la gestion et l'exploitation. La stratégie aérienne elle-même est l'une des nombreuses initiatives du ministère des Transports visant à trouver une meilleure façon de faire les choses afin de pouvoir compter, au siècle prochain, sur un réseau des transports qui se porte bien et vibre de dynamisme.

Les pierres angulaires de ces initiatives sont l'efficacité, un équilibre entre la capacité d'une part et la demande et les possibilités d'autre part, et la reconnaissance de la responsabilité du gouvernement fédéral dans les secteurs de la sécurité et de la sûreté.

Les initiatives de cession précédentes ont été entreprises indépendamment des autres initiatives du ministère. Dans certains cas, l'absence d'une approche coordonnée a donné lieu à des activités contradictoires.

La principale différence entre une Administration aéroportuaire canadienne (AAC) et une administration aéroportuaire locale (AAL) est le fait que les AAC doivent être constituées en société de façon à respecter les principes de responsabilité financière devant le public des administrations aéroportuaires canadiennes. Ces principes ont été dévoilés le 13 juillet 1994 par le ministre des Transports, l'honorable Douglas Young (en même que la PNA) pour ainsi assurer un plus haut niveau de responsabilité financière de ces organismes «sans but lucratif» aux yeux du public. On pourra compter des administrateurs désignés par les gouvernements fédéral et provinciaux et municipaux dans les conseils d'administration des AAC ainsi que des représentants du mouvement syndical et intérêts des consommateurs. Les administrateurs des AAC doivent respecter des directives plus sévères sur les conflits d'intérêts et respecter un code d'éthique.

Avec les AAC, le public aura davantage accès aux documents, particulièrement en ce qui a trait à tous les accords sur la cession de l'aéroport.

En vertu de la Politique nationale des aéroports, les AAC sont des sociétés à but non lucratif dirigées par un conseil d'administration regroupant des membres choisis par différents paliers de gouvernement, et par d'autres organisations participantes telles que les chambres de commerce, les groupes de consommateurs et les organisations syndicales. Le gouvernement fédéral peut aussi y proposer la nomination d'un maximum de trois membres. Les politiques et fonctionnaires ne peuvent pas y être nommés.