

peut-être dus au fait que le sénateur Simard fait maintenant partie du Cabinet et qu'il répond aux questions. Voilà tout ce que je voulais dire relativement à cette motion.

L'honorable Royce Frith (chef de l'opposition): L'opposition appuie ce projet de loi comme elle l'a fait dans l'autre chambre. Je veux cependant signaler qu'il y a des réserves provenant, je crois, de tous les côtés, concernant le fait qu'on devrait essayer de diriger le trafic aérien des aéroports aussi congestionnés que Pearson vers d'autres aéroports avec la même vigueur qu'on a consacrée à améliorer les aspects des opérations aéroportuaires qui avaient des effets négatifs, en particulier sur l'environnement. Cette mesure législative est un pas dans la bonne direction en ce qui concerne la réorganisation des services et l'atténuation de certains des aspects néfastes des opérations aéroportuaires mais il reste encore beaucoup à faire.

Son Honneur le Président: Honorables sénateurs, l'honorable sénateur Murray, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald, propose que le projet de loi soit lu maintenant pour la troisième fois. Plaît-il aux sénateurs d'adopter la motion?

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

PROJET DE LOI RELATIF AUX CESSIONS D'AÉROPORTS

TROISIÈME LECTURE

L'Ordre du jour appelle:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Grimard, appuyé par l'honorable sénateur Lavoie-Roux, tendant à la troisième lecture du Projet de loi C-15, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou de retraite et de relations de travail.

L'honorable B. Alasdair Graham: Honorables sénateurs, j'ai quelques mots à dire au sujet des déclarations que la ministre d'État chargée des Transports a faites lors de son témoignage devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications le jour où celui-ci étudiait son rapport final sur le projet de loi C-15, le projet de loi traitant de la cession de certains aéroports.

Je veux clarifier certaines déclarations faites lors du témoignage de la ministre. Je me reporte à la page 17 du fascicule 4 des délibérations du comité du 27 novembre 1991. Pour vous replacer dans le contexte, je dois me citer moi-même:

Le sénateur Graham: Voir le gouvernement remettre aux AAL [administrations aéroportuaires locales] le pouvoir de négocier avec une compagnie aérienne les taxes d'atterrissage à un aéroport en particulier qu'elle contrôle, cela me terrifie. Les répercussions en sont énormes.

Mme Martin: Pouvez-vous m'en donner un exemple?

Le sénateur Graham: Il se pourrait que les compagnies aériennes se voient forcées de quitter le marché. Les coûts dans une région du pays en particulier pourraient grimper en flèche et si l'on pousse l'exemple à l'extrême, des gens ordinaires ne pourraient voyager à cause du coût prohibitif des voyages. Il est déjà assez difficile de voyager. Je me trompe peut-être et il se peut que le gouvernement con-

serve un certain contrôle réglementaire à cet égard et plafonne les taxes. Il pourra aussi suivre la situation de près, mais vous ne l'avez pas précisé.

Mme Martin: [...] la question n'est pas particulière au Canada. On impose des taxes d'atterrissage à l'étranger.

Le fait est que les droits d'atterrissage ne sont pas fixés à l'étranger. L'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale, se borne à préciser que si l'on impose des droits d'atterrissage, ceux-ci doivent être fixés en fonction du coût des services, ni plus ni moins. La ministre n'est pas bien informée si elle dit que les droits d'atterrissage sont fixés à l'étranger. Si je ne me trompe, les droits d'atterrissage relèvent essentiellement du gouvernement du Canada.

Nous avons eu aussi une brève discussion sur le programme de recouvrement des coûts proposé par le gouvernement. Je vous renvoie encore au fascicule n° 4 du 27 novembre, page 18. Je me cite encore une fois afin de rétablir le contexte.

Le sénateur Graham: Avec tout le respect que je vous dois, madame le ministre, nous avons des gouvernements et des règlements pour protéger la population. Lorsque le système des marchés échappe à tout contrôle et fait souffrir la population, c'est le pays qui en souffre. Nous en avons vu des exemples au fil des ans et cela me terrifie, madame le ministre.

J'ai entendu dire, monsieur le Président, que les taxes d'atterrissage à certains aéroports du pays pourraient augmenter de jusqu'à 25 ou 35 p. 100. J'ai aussi entendu dire que les taxes d'atterrissage augmenteraient à peine ou pas du tout dans d'autres aéroports.

Mme Martin: Où augmenteraient-elles de 35 et de 25 p. 100? D'où viennent ces affirmations?

Le sénateur Graham: Selon certains rapports qui ont été publiés, Halifax serait une de ces régions.

Mme Martin: Savez-vous où ces rapports ont été publiés? J'aimerais en obtenir une copie.

Voici justement un échantillon des rapports que M^{me} Martin voulait voir. Il est tiré du *Yarmouth Vanguard*, the Voice of South Western Nova Scotia, qui, dans son édition du 23 octobre 1990, disait en grand titre: «Les droits d'atterrissage de Transports Canada mettent en jeu l'avenir d'Air Nova». Il cite le directeur du Marketing d'Air Nova, M. Bruce MacLellan, qui, dans un discours prononcé à Yarmouth, a fait cette mise en garde:

Les coûts seront assumés en très grande proportion par les transporteurs régionaux des Prairies, de la Colombie-Britannique et du Canada atlantique, et les transporteurs qui seront les plus touchés sont ceux qui effectuent des vols courte-distance comme la liaison Yarmouth-Halifax.

Dans un autre article publié le samedi 27 octobre 1990, le *Daily Gleaner*, de Fredericton, annonçait en gros titre que le prix des billets d'avion risquait d'augmenter de 27 p. 100. On pouvait lire au premier paragraphe:

Selon le contrôleur d'Air Atlantic, M. Charles Cook, la taxe sur les produits et services qui doit entrer en vigueur en janvier 1991, jointe à l'augmentation prévue par Transports Canada des droits d'aéroport que doivent acquitter les compagnies aériennes pourrait bien provo-