

[Texte]

on the one hand managing better and better the airport network in Canada and on the other hand responding to local and regional interests in the area of possible airport transfers. We are working very actively on both of those files.

On the first file of course, without going into any details at all, some of the major initiatives we are into are taking care of the capacity at our major airports, more particularly at Pearson and Vancouver Internationals, and also taking care of all the other airports as we go along. We keep on managing a very extensive network of airports throughout the country.

On the second track, that of transfer, I gather there is some interest around this table in that, and I might take just a couple of minutes to bring you up to date as to where we are. You will recall that the airport transfer initiative started many years ago but really was actualized or was brought to the fore in very concrete terms in 1987. Since that time, we have been working very actively with some groups through the country to put an end to the file, as it were, or to get some deals signed up.

The objectives of the airport transfer initiative are to make airports better serve the local community interests and to enhance regional economic development. What happened in the intervening time since the announcement in 1987 is that in 1989 the government came forward with 36 supplementary principles governing the transfer of airports in Canada. These are, if you want, the ground rules under which airports can be transferred to local airport authorities.

So everybody is completely clear on the concept, local airport authority is not another level of government. Nor is it businessmen who are going to profit personally by the take-over of an airport. What we define as a local airport authority is a legally created, financially independent business entity, which will manage and operate the local airport system and associated business enterprises.

• 0940

The local airport authority board of directors would be appointed, and indeed in some cases have already been, by municipal and regional government and by other representative community groups such as chambers of commerce, boards of trade, etc. That appointment must be approved by the federal and municipal governments with some backing on the part of the provincial government also.

I would emphasize again that no elected official, nor government employee, can be named to the local airport authority. We are saying that we are not transferring an airport over to another level of government and we are not transferring it over to a private concern.

Very briefly, the conditions of transfer remain as they always have been, that the financial considerations must be acceptable to both sides. Very importantly, the package of benefits we negotiate for Public Service staff as we

[Traduction]

au Canada, et l'autre qu'il faut envisager la cession des aéroports locaux et régionaux lorsque c'est souhaitable. Ces deux dossiers retiennent beaucoup notre attention.

Sans entrer dans les détails, je vous dirai que nous cherchons à améliorer notre gestion aéroportuaire en augmentant la capacité de nos principaux aéroports, et en particulier ceux de Toronto et Vancouver. Nous nous préoccupons également du cas des petits aéroports puisque nous gérons un vaste réseau d'aéroports dans le pays.

Étant donné que le comité s'intéresse à la question de la cession des aéroports, je vais maintenant faire le point là-dessus. Ce projet, qu'on étudie depuis plusieurs années, n'a vraiment pris de l'envergure qu'à partir de 1987. Depuis ce temps, nous négocions activement avec certains groupes du pays pour conclure des ententes.

La cession des aéroports a pour objet de mieux servir les besoins des communautés locales et de favoriser le développement économique régional. En 1989, le gouvernement a établi 36 critères supplémentaires pour la cession des aéroports au Canada. Il s'agit des règles en vertu desquelles certains aéroports peuvent être cédés à des autorités locales.

J'aimerais préciser, pour qu'il n'y ait aucune équivoque, que l'autorité aéroportuaire ne constitue pas un autre palier de gouvernement. Il n'est pas non plus question que des hommes d'affaires profitent personnellement de l'acquisition d'un aéroport. Une autorité aéroportuaire locale est une société commerciale indépendante juridiquement constituée, qui sera chargée de gérer l'aéroport local et les entreprises connexes.

Le conseil d'administration de cette autorité devra être nommé, ce qui a déjà été fait dans certains cas, par les autorités municipales et régionales ainsi que par des représentants de certains groupes comme les chambres de commerce. Le gouvernement fédéral et les administrations municipales doivent approuver la nomination des administrateurs. Les gouvernements provinciaux doivent aussi être consultés.

Je tiens à insister sur le fait qu'aucun élu ni fonctionnaire ne peut devenir administrateur d'une autorité aéroportuaire locale. Les aéroports ne sont pas cédés à un autre palier de gouvernement ni à des intérêts privés.

Comme par le passé, la cession d'un aéroport ne peut se faire qu'en vertu d'un accord financier acceptable par les deux parties. Nous veillons beaucoup, lors des négociations, à ce que les avantages sociaux des