

[Text]

Mme Venne: Non, mais cela influe certainement sur vos décisions, puisque le transfert, si jamais il se fait, doit être rentable.

M. Barbeau: Non, pas nécessairement.

Mme Venne: Eh bien, je ne vois pas quelle société prendrait un aéroport s'il n'était pas rentable. L'aéroport de Saint-Hubert est déficitaire présentement. Je suis convaincue que personne. . .

M. Barbeau: Il faut examiner cela sur une longue période de temps. Un aéroport actuellement déficitaire peut très bien devenir rentable dans deux, trois ou cinq ans. Dans la politique de transfert du gouvernement canadien, il n'y a absolument rien qui empêche un paiement de bail négatif pour les premières années d'un transfert, par exemple.

Mme Venne: Pour ce qui est des 41 hectares sur lesquels l'Agence spatiale sera située, il était question au début que Transports Canada transfère le terrain à l'Agence. Maintenant, d'après ce que le directeur m'a dit, les terrains seront loués à l'Agence et non transférés. Est-ce bien vrai?

M. Barbeau: Oui.

Mme Venne: C'est également dans un but de rentabilité, j'imagine.

M. Barbeau: C'est dans un but de rentabilité et, surtout, cela fait partie de la politique de Transports Canada vis-à-vis de ses aéroports. Même quand cela vient d'une autre agence fédérale, nous résistons avec une certaine force au transfert de terrains pour un dollar.

Mr. Tobin: I want to go back to the question raised by my friend Mr. Pronovost, the whole question of airport rationalization. Airport rationalization is not a new concept within the Department of Transport; it has been around for a long time. I recall that back in the mid-1980s the department had developed a series of regionally based rationalization programs: the Atlantic Airport Rationalization Plan, the Western, the Northern, the Ontario, and the Quebec. In fact, if I go back in my files to the mid-1980s, I am sure I will find at least some of them. In those plans, in essence, the Department of Transport at that time identified airports to be reclassified and a number to be eliminated to provide the opportunity for local or municipal authorities to take over those airports, and that would be the end of those airports as far as Transport Canada is concerned.

• 1050

I recall being intimately involved at that time with that question, because one of the airports that was identified in the early 1980s—I think in 1982, 1983—was Deer Lake Airport, one of the airports the department was going to close. As a matter of fact, one of the airlines at that time, owned by Harry Steele, EPA, made application to leave Deer Lake. The CTC came to Deer Lake. We had a hell of a lot of fun in the hearings, made a lot of noise. I appeared as a witness at the hearings on behalf of my

[Translation]

Mrs. Venne: Of course not, but that would certainly have an impact on your decisions since any airport you transfer has to be profitable.

Mr. Barbeau: No, not necessarily.

Mrs. Venne: Well, I do not see why a corporation would take over an airport that wasn't profitable. The Saint-Hubert airport is currently in the red and I am convinced that no one. . .

Mr. Barbeau: You would have to examine things over the long-term. You could certainly have an airport that wasn't currently profitable but which might very well become profitable in the next 2, 3 or 5 years. The Canadian government's transfer policy does not preclude the possibility, for example, of negative lease payments for the first few years following the transfer.

Mrs. Venne: It was at first mentioned that Transport Canada might transfer 41 hectares to the Space Agency, but according to the director, the land would now be leased to the Agency and not transferred outright. Is that correct?

Mr. Barbeau: Yes.

Mrs. Venne: I imagine that this was done in the name of profitability.

Mr. Barbeau: In the name of profitability but also in the name of Transport Canada's policy regarding these airports. Even if we are dealing with another federal agency, we rather hesitate to transfer ownership of land for one dollar.

M. Tobin: J'aimerais en revenir à une question qu'a posée mon collègue, monsieur Pronovost. Je parle de la rationalisation des aéroports. La rationalisation des aéroports n'est pas, pour le ministère des Transports, une idée nouvelle; cette idée existe depuis longtemps. Je me souviens qu'au milieu des années 80, le ministère avait élaboré toute une série de programmes de rationalisation régionale: le plan de rationalisation des aéroports de l'Atlantique, le plan de rationalisation des aéroports de l'Ouest, du Nord, de l'Ontario, du Québec. Si je reprends mes dossiers du milieu des années 80, je suis sûr que j'en retrouverai certains. Dans le cadre de ces plans, le ministère des Transports avait ébauché une nouvelle classification de certains aéroports, certains autres devant être transférés aux autorités locales et municipales, ce qui aurait soulagé d'autant Transports Canada.

Je sais qu'à l'époque j'avais participé très étroitement à l'examen de ce dossier, étant donné qu'un des aéroports en cause au milieu des années 80—je pense que cela était en 1982 ou 1983—c'était l'aéroport de Deer Lake, un des aéroports que le ministère envisageait de fermer. D'ailleurs, une des compagnies aériennes de l'époque, l'EPA, appartenant à Harry Steele, avait demandé à être autorisée à quitter Deer Lake. La CCT s'est rendue à Deer Lake et les audiences se sont déroulées avec beaucoup de