

[Text]

If we are going to turn over these airports to private operations, why do we not turn over to them the debt as well as the assets?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I think, Mr. Benjamin, you are talking about two related but not at this time related subjects. There is a study under way by a special task force to examine the feasibility of having airport commissions analogous to the ports commissions which would enable the local municipalities to have a major voice in the operation of their airports by the appointment of a board of directors where they could do their own airport operation in accordance with national criteria, do their own marketing, raise funds, etc., for future development of the airport. That study is at phase one, which is really a determination of the reaction of the 25 communities as to whether or not there is sufficient interest in this concept to proceed in more depth with the study. The report is due out this spring, and the indications are that the report will state that there has been sufficient interest to continue the study by the task force.

Now, it is recognized, if we are ultimately going to proceed with such an undertaking, that there will have to be amendments to existing acts to enable this to happen. There will be full opportunity to discuss exactly what debt should flow to these airports at the time of their being taken over by commissions. It is possible that these airports could be turned over on a debt-free basis with certain contingencies attached, but I will set that aside for the moment.

With respect to the Airport Revolving Fund, the department was required by the terms of the original revolving fund, which recently consisted of four airports, to restructure the Airport Revolving Fund. What was done was to take cognizance of the fact that most of the airports received their appropriations on a year-to-year basis to wipe out any debt that the airports carry from capital expenses.

Mr. Forrestall: I have not got a revolving fund.

Mr. McLeish: Whereas they now have all been brought into one fund, which is a mechanism for treating them in a similar manner.

• 1640

So they have now been grouped with the four that were in the original fund, and the original four are now being treated in a similar way with respect to their capital debt structure as those that have been introduced into the fund. But henceforth, all will be treated in the same way for future capital expenses, and for their amortization and for the interest at which they will be charged, et cetera.

Mr. Benjamin: Would it be correct to say that much of that debt will come from the debacles in Mirabel and Calgary; that it is all being camouflaged in one fund but that a major chunk of it is Mirabel and Calgary?

Mr. McLeish: I think it is fair to say that Mirabel and Calgary represent a fair amount of that—that is correct.

[Translation]

seulement de son actif, mais également de ses dettes et de ses obligations.

Si nous cédonc ces aéroports au secteur privé, pourquoi ne pas lui céder le passif en même temps que l'actif?

M. McLeish: Je crois, monsieur Benjamin, que vous parlez de deux choses qui ne sont pas encore liées. Un groupe de travail est en train d'étudier la création éventuelle de commissions aéroportuaires analogues à celles des ports, ce qui permettrait aux municipalités de se faire entendre en nommant un conseil d'administration; elles pourraient elles-mêmes assurer l'exploitation de leur aéroport, conformément aux critères nationaux, faire leur propre marketing et trouver des crédits en prévision des aménagements futurs. Cette étude en est à sa première phase et il s'agit de déterminer si les 25 collectivités locales que cela concerne manifestent un intérêt suffisant pour ce principe; dans l'affirmative, l'étude sera poussée un peu plus loin. Le rapport devrait sortir au printemps et l'on s'attend à ce qu'il fasse état d'un intérêt suffisant pour que le groupe de travail poursuive l'étude.

Toutefois, si cette orientation est retenue, il va falloir modifier les lois actuelles. On aura amplement le temps de discuter du montant exact de la dette au moment où ces aéroports seront pris en charge par les commissions. Il est possible que la dette soit radiée en échange de certaines conditions, mais je n'en parlerai pas pour l'instant.

Le ministère a dû restructurer le fonds renouvelable des aéroports, conformément aux modalités initiales dont dépendaient récemment quatre aéroports. On a pris en considération le fait que la plupart des aéroports ont reçu des crédits chaque année pour amortir la dette liée aux dépenses d'investissement.

M. Forrestall: Je n'ai pas de fonds renouvelable.

M. McLeish: Tandis que maintenant on les a tous financièrement regroupés, ce qui permet de les traiter de manière identique.

Ils sont maintenant regroupés aux quatre qui faisaient partie du fonds original, lesquels sont maintenant traités de façon similaire pour ce qui est la dette d'établissement que celle introduite dans le fonds. Mais dorénavant, ce sera la même chose pour l'ensemble qu'il s'agisse de nouvelles dépenses en capital, d'amortissements, d'intérêts, etc.

M. Benjamin: Peut-on dire qu'une grosse partie de cette dette viendra des débacles de Mirabel et Calgary, que tout sera camouflé en un seul fonds, mais qu'une grosse partie touchera Mirabel et Calgary?

M. McLeish: On peut en effet dire que Mirabel et Calgary représentent une grosse portion, c'est exact.