

[Texte]

operation. In the course of the discussions with him about the air-space restrictions, it was ultimately concluded that his airport would be closed. The payment was negotiated as compensation for the closure of the airport.

Mr. Mazankowski: Why was the decision made by Treasury Board, in the original instance, to reject the payment of the money, in a pretty firm way, and then all of a sudden in March, 1978, the decision was reversed? What transpired, during that time, to trigger the change of thought on this matter?

Mr. McLeish: To the best of my recollection, it was just a representation of the case with better supporting arguments to disclose the fact that he had had a well-established commercial flying operation with students and private pilots operating from there and that there had, in fact, been a number of severe constraints placed upon his operation. He was able to establish, ultimately, to the satisfaction of the Board that this in fact had had a detrimental effect on his commercial operation. When he indicated that he was prepared to cease the operation, the compensation was worked out with the Board.

Mr. Mazankowski: How was the figure of \$500,000 arrived at? What authorization was there? I think in the exchange of correspondence with the member for Central Nova there was some suggestion that it was in lieu of a bill before the House that gave the government the authority to disperse these funds. If that bill was C-4, and I think that is the one he was referring to, or C-40, the amendments to the Aeronautics Act, first of all I doubt very much whether that did provide adequate authority. Secondly, the bill at that time was before Parliament. Thirdly, the bill was never passed. So it seems to me, according to the words of the President of the Treasury Board—and in his letter he says:

• 1000

In the case of the payment of \$500,000 to Ste. Marie Air Services, the fact that there was at the time of consideration a bill before the House that would have entitled certain people affected by a decision to utilize air space above their operations to compensation . . .

That is pretty weak ground on which to dispense \$500,000 of Canadian taxpayers' money.

Mr. McLeish: I believe the Treasury Board was satisfied that the amount represented a loss to Ste. Marie of earnings over a 10-year period.

Mr. Mazankowski: Was any legal action being contemplated by Ste. Marie Air Services?

Mr. McLeish: There was none indicated directly to the Air Administration. We entered into the discussions in a spirit of attempting to resolve them. Originally it was to resolve them from a purely operational point of view, and it ultimately led to the mutual agreement that the constraints were, in fact, impossible to ameliorate. As a consequence, we negotiated the arrangement as you understand it.

[Traduction]

sions qui ont eu lieu à propos de ces restrictions, on a conclu que cet aéroport serait fermé. Une indemnisation a donc été négociée.

M. Mazankowski: Comment se fait-il qu'à l'origine, le Conseil du Trésor a refusé carrément de verser de l'argent et qu'il a soudain changé d'avis en mars 1978? Que s'est-il passé dans l'intervalle?

M. McLeish: Pour autant que je m'en souviens, on a simplement défendu le cas avec de meilleurs arguments, en faisant notamment valoir que cet aéroport avait des activités commerciales florissantes grâce aux étudiants et aux pilotes qui s'en servaient, mais que ces activités avaient été considérablement limitées, à cause des restrictions. La direction de l'aéroport a finalement réussi à convaincre le Conseil que cela avait eu des répercussions néfastes sur ses activités commerciales. Quand elle a fait savoir qu'elle était prête à cesser toute activité, une indemnisation a été déterminée, en accord avec le Conseil.

M. Mazankowski: Comment en est-on arrivé au chiffre de \$500,000? D'où est venue l'autorisation? Dans la correspondance échangée avec le député de Central Nova, on laissait entendre qu'un projet de loi présenté à la Chambre a permis que cet argent soit versé. Si c'est du Bill C-4 qu'il s'agit, et je crois que c'est bien celui auquel on fait allusion, à moins que ce ne soit le Bill C-40 qui a modifié la loi sur l'aéronautique, premièrement, je doute fort qu'on y ait trouvé les pouvoirs nécessaires. Deuxièmement, le bill était à ce moment-là devant le Parlement. Troisièmement, on ne l'a jamais adopté. Il me semble donc, d'après les propos du président du Conseil du Trésor—et, dans sa lettre, il dit ceci:

Dans le cas des \$500,000 versés à Ste Marie Air Services, le fait est que la Chambre étudiait alors un projet de loi qui aurait permis à certains d'obtenir une indemnisation s'ils étaient touchés par une décision concernant l'utilisation de l'espace aérien situé au-dessus de leur exploitation . . .

C'est plutôt mince comme raison pour expliquer une dépense de \$500,000 prélevée sur le trésor public.

M. McLeish: Le Conseil du Trésor a été convaincu que ce montant équivalait au manque à gagner que la compagnie Ste Marie Air Services subirait en dix ans.

M. Mazankowski: La compagnie Ste Marie Air Services a-t-elle envisagé d'intenter un procès?

M. McLeish: L'Administration n'en a pas eu connaissance. Nous avons entamé les négociations dans l'espoir de trouver une solution. À l'origine, il s'agissait de trouver un compromis touchant uniquement l'exploitation, mais d'un commun accord, on s'est entendu sur le fait qu'il était impossible de modifier les restrictions. On a donc négocié l'accord que vous savez.