

[Texte]

The Chairman: Mr. Johnson will comment. Mr. Johnson is a special adviser, Airport and Construction Services Branch. Mr. Johnson.

Mr. K. A. Johnson (Director, Airport Planning, Canadian Air Transportation Administration): The programming documentation that would have the details of the proposals should be received in the Ottawa headquarters of the department within the next month or two. There would be a period of several months to review that, and I would think two to three years would be the minimum.

Mr. Benjamin: That is fine, but my goodness, surely we have to do something in the meantime. When we were debating a motion on transportation that Mr. Mazankowski put down in the House a week or so ago I suggested to the Minister that we either use the security area where passengers were going to board to hold them in while they are waiting to clear customs, or as another alternative rent a temporary structure, a big house trailer or something, take the wheels off it and pop it down right at the front of the terminal so people can go in, sit down in comfort and wait till they are cleared through customs. We are going to have to do something. We cannot let this keep up. Every time a charter flight comes in sometimes there are 40 passengers, another time there are 60 and sometimes there might be a whole planeload but only 40 can be cleared.

I also cannot understand how this figure of 40 was arrived at. What is so sacred about it? If you can clear 40, what the hell is the difference between that and 52, in terms of making-do? We just cannot keep taking it out on the passengers. If there is a problem between the carriers, the MOT and the charter firms, fine. You settle that between yourselves. But we are taking it out on the passengers. Surely you can arrange something, Mr. McLeish.

• 1635

Mr. McLeish: As I indicated, Mr. Chairman, I am prepared to have a look at this and we will let you know.

Mr. Benjamin: I hope so.

The other think I would like to ask about, Mr. Chairman, has regard to this business of the Airport Revolving Fund and the government's desire and intention to privatize our major airports. The Minister put out a statement last December 16 to the effect that:

... management of airports, a separate and commercially viable ventures with funding for both capital expenditures and on-going maintenance to be provided by the private sector and all levels of government, or by the financial return on operations shall be an essential feature.

Now with that move to privatization in mind, the airport debt and interest on debt will be wiped out, I suppose, on April 1. It amounts to about \$655 million. When one private company takes over another private company, it takes over not only its assets and its business and its good-will; it also takes over its debts and obligations. And whenever the public sector has taken over a private sector it has taken over not only all its assets but also its debts and obligations.

[Traduction]

Le président: M. Johnson est conseiller spécial auprès de la direction des services de construction et des aéroports.

M. K. A. Johnson (directeur, Planification des aéroports, administration canadienne des transports aériens): L'administration centrale du ministère devrait recevoir dans un mois ou deux la documentation établissant les détails du projet ainsi que le calendrier des travaux. Il faudra plusieurs mois pour examiner cela, et je crois que la réalisation du projet prendra un minimum de deux ou trois ans.

M. Benjamin: C'est très bien, mais en attendant il faut absolument faire quelque chose. Lors du débat sur la motion présentée par M. Mazankowski à la Chambre il y a une semaine environ, j'ai suggéré au ministre des Transports qu'on utilise l'aire de sécurité où les passagers attendant l'embarquement, et où ils pourraient subir l'inspection des douanes; une autre solution consisterait à louer un local provisoire, par exemple une grande maison-remorque dont on supprimerait les roues et qu'on placerait devant l'aérogare; les gens pourraient y attendre confortablement de subir l'inspection des douanes. Nous devons absolument faire quelque chose. Chaque fois qu'un vol nolisé atterrit, il y a 40 passagers, parfois 60 et même un avion tout entier, mais seules 40 personnes peuvent subir l'inspection des douanes.

D'ailleurs, je ne comprends pas comment on a fixé ce chiffre de 40. Qu'a-t-il de si sacré? Si l'inspection est possible pour 40, pourquoi pas pour 52? On ne peut pas obliger les passagers à en subir indéfiniment les conséquences. S'il existe un problème entre les compagnies de charters, les transporteurs et le ministère des Transports, qu'ils le règlent ensemble. Ce sont les passagers qui en subissent les conséquences. Je suis sûr que vous pouvez faire quelque chose, monsieur McLeish.

M. McLeish: Je le répète, monsieur le président, je suis prêt à réexaminer le problème et à vous communiquer les résultats.

M. Benjamin: Je l'espère.

Ma question suivante porte sur le fonds renouvelable des aéroports et sur l'intention du gouvernement de confier l'administration de nos principaux aéroports au secteur privé. Le 16 décembre dernier, le Ministre a déclaré ceci:

... l'administration des aéroports, des entreprises distinctes et commercialement rentables dont les frais d'investissement et d'entretien seraient financés par le secteur privé et tous les paliers de gouvernement ou bien par les bénéfices d'exploitation.

Avec la privatisation, la dette des aéroports et les intérêts sur cette dette disparaîtront, je suppose, le 1^{er} avril. Cela s'élève à environ 655 millions de dollars. Lorsqu'une société privée se rend propriétaire d'une autre société privée, elle prend à son compte non seulement l'actif, le fonds de commerce et la clientèle de cette société, mais également ses dettes et ses obligations. De même, lorsque le secteur public se rend acquéreur d'une société privée, il se rend propriétaire non