

[Texte]

**Mr. McAree:** The developer will own the building.

**Mr. Angus:** Will there be a component in there for that building to be purchased by the government at a period in time?

• 1730

**Mr. McAree:** Yes, there will.

**Mr. Angus:** Is it similar in a way to the proposal that was made by Trans-consortium for the VIA Rail cars in which they would build the cars, rent them to VIA and then, at the end of the rental period, make them available to VIA for purchase?

**Mr. Mulder:** No, because I do not believe that in the airport case we would be paying the lease, because the developer owns it, and they do not sell property to operators. In the other case that we discussed this morning, we would pay the lease.

**Mr. Angus:** As long as we own Air Canada is that not the same thing as VIA Rail?

**Mr. Mulder:** No, because it is not Air Canada that is going to be the developer.

**Mr. Angus:** Okay. Let me go briefly to the airport—and I will use the term—privatization program. I have taken a look at the figures for Thunder Bay based on 1984-85. Correct me if I am wrong, but under the Minister's proposal the air transportation tax does not go with any airport. Also, what is called in this document "terminal control" does not go with the airport. That remains the responsibility of the federal government.

**Mr. Withers:** Right.

**Mr. Angus:** Under that scenario, if the Thunder Bay Airport was turned over to somebody, whether the municipality or the private sector it would not matter, in order for it to break even they would have to more than double their revenue. From roughly \$1.6 million, they would have to pick up an additional \$1.9 million in order to break even. In the development of your policy, have you taken individual airports like Thunder Bay or, as the Minister mentioned this morning, Edmonton or Vancouver, and worked through those scenarios to determine how much of a difference would have to be made up somehow, either through increased revenue or through reduced costs?

**Mr. McAree:** No, I would say that we have not done very much pilot-project type of work. What we are doing here is giving the opportunity to local authorities who perhaps would be less encumbered with processes and procedures than we are to encourage economic development at the airport which would be revenue-producing. We do not in fact think every airport can make money and we could consider the idea that, in some cases, we might have sunseting financial assistance for a few years.

[Traduction]

**M. McAree:** Le promoteur.

**M. Angus:** Y aura-t-il une clause prévoyant l'achat du bâtiment par le gouvernement à la fin d'une période donnée?

**M. McAree:** Oui, il y aura une clause à cet effet.

**M. Angus:** Est-ce qu'elle sera semblable à la proposition qui avait été faite par Trans-consortium pour les wagons de VIA Rail, proposition qui prévoyait que Trans-consortium construirait les wagons, les louerait à VIA pendant une période donnée au bout de laquelle VIA Rail aurait la possibilité de s'en porter acquéreur?

**M. Mulder:** Je ne crois pas, parce que dans le cas de l'aéroport, nous n'aurions probablement pas à payer de loyer, étant donné que c'est le promoteur qui est propriétaire et que l'on ne vend pas de terrain aux exploitants. Par contre, dans l'autre cas abordé ce matin, nous aurions à payer le loyer.

**M. Angus:** Mais tant que nous sommes propriétaires d'Air Canada, ne s'agit-il pas d'un cas analogue à celui de VIA Rail?

**M. Mulder:** Non, parce que le promoteur ne sera pas Air Canada.

**M. Angus:** Je vois. Venons-en quelques instants au programme de privatisation de l'aéroport—j'emploie le terme privatisation à dessein. J'ai étudié les chiffres d'exploitation de l'aéroport de Thunder Bay pour la période 1984-85 et—vous me direz si je me trompe—la taxe sur le transport aérien ne relève d'aucun aéroport, non plus que ce que l'on appelle ici «le contrôle d'aérogare». Ces deux domaines restent du ressort fédéral.

**M. Withers:** C'est exact.

**M. Angus:** Selon cette hypothèse, si l'on devait confier l'aéroport de Thunder Bay à un organisme quelconque, qu'il s'agisse de la municipalité ou du secteur privé, peu importe, pour pouvoir rentrer dans ses frais, cet organisme devrait plus que doubler ses recettes. En fait, il faudrait ajouter au 1.6 million de dollars actuels de recettes environ 1.9 million de dollars pour éliminer tout déficit. Lorsque vous avez élaboré votre politique, avez-vous pris des exemples pratiques tel que celui de l'aéroport de Thunder Bay ou, comme l'a dit ce matin le ministre, celui d'Edmonton ou de Vancouver, pour tâcher de déterminer quel serait le déficit à combler et de quelle manière, soit par une augmentation des recettes, soit par une réduction des coûts?

**M. McAree:** Non, je dois dire que nous n'avons pas fait d'études-pilote dans ce domaine. Nous essayons de donner aux autorités locales, dont l'appareil est certainement plus léger que le nôtre, la possibilité de stimuler le développement économique en rentabilisant l'aéroport. Précisons que nous ne considérons pas que tous les aéroports doivent forcément être rentables et nous n'avons pas exclu une assistance financière destinée à disparaître au bout de quelques années.