

[Text]

transfer has to be the very best package possible and has to be eminently fair to all staff. We have to assure ourselves thirdly that the local airport authority has the competency and the commitment to operate the airport in a responsible and commercially oriented manner, and that going into the future years.

That is one of the reasons we are looking very much to a long-term lease in terms of a transfer agreement from the outset rather than an outright sale.

We are going to again maintain the very clear balance between the financial interests of the government on the one hand and those of the local airport authority on the other. We do not want to get into an arrangement whereby a local airport authority will even remotely run the risk of going bankrupt in the near, medium or far-away future.

In terms of the current status we are conducting negotiations now or at least we are very close to negotiations with four main groups; that is, Vancouver, Calgary, Edmonton and Montreal. In terms of those groups Vancouver is now constituted as a legal entity and we are indeed beginning formal negotiations with them. Montreal has filed its letters patent and has created itself as a corporation, but we still have some fine-tuning to do on some of the considerations of the Montreal entity. In terms of Edmonton and Calgary, they are going the route of provincial legislation and they have yet to come forward with regulations finalizing that aspect of it. They are not yet created, although we have been doing an awful lot of ground clearing with them.

We also have expressions of interest in many other parts of the country—Quebec City, for example, Winnipeg, Thunder Bay, Hamilton, Windsor and Moncton, to name a few. We have expressions of interest from a whole bunch of small airports throughout the country. We have indeed transferred some of the Arctic airports of late to the Yukon Territory.

In terms of timing, if things continue as they are now, we fully expect that we would have some airports transferred or at least some documents signed in this calendar year. I am looking forward to a transition period and then an actual transfer of responsibility sometime in the first months of 1991. That is our tentative calendar at this point.

We are not pushing, we are not hocking airports as it were, from the Transport Canada perspective. Again we are responding to interests on the part of local groups and actively pursuing those expressions of interest.

Mr. Chairman, I will end on that. It is just again to give you a broad-brush update as to where we are, and I would welcome questions to me and to my colleagues here around the table.

The Chairman: Thank you, Mr. Barbeau. You concentrated on the transfer and that is certainly of interest, but I know that other members have some other interests that apply pretty closely to their backyards.

[Translation]

fonctionnaires visés par la cession soient les meilleurs et les plus justes possibles. Enfin, nous devons nous assurer que l'autorité aéroportuaire soit en mesure, à court et à long terme, de gérer l'aéroport de façon responsable et rentable.

Voilà pourquoi nous envisageons la possibilité d'accorder des baux à long terme au lieu de vendre tout simplement les aéroports.

Nous voulons établir un juste équilibre entre, d'une part, les intérêts financiers du gouvernement et, d'autre part, ceux de l'autorité aéroportuaire locale, de manière à éviter tout risque de faillite à court, à moyen et à long terme.

À l'heure actuelle, nous avons entamé des négociations, ou nous sommes sur le point de le faire, au sujet de la cession des aéroports de Vancouver, de Calgary, d'Edmonton et de Montréal. Une autorité aéroportuaire est déjà juridiquement constituée pour l'aéroport de Vancouver, et nous avons déjà entamé avec elle des négociations officielles. L'autorité de Montréal a déposé ses lettres patentes et elle est maintenant constituée en société, mais il y a encore quelques détails à régler. Pour ce qui est d'Edmonton et de Calgary, il a été décidé de s'adresser au gouvernement provincial qui doit adopter des règlements régissant la constitution d'une autorité locale. Ces autorités n'ont donc pas encore été constituées, mais le terrain a été déblayé.

D'autres aéroports, comme ceux de Québec, de Winnipeg, de Thunder Bay, d'Hamilton, de Windsor et de Moncton, pour n'en nommer que quelques-uns, s'intéressent à la formule. Il en va de même pour les petits aéroports. Dernièrement, certains aéroports de l'Arctique ont été cédés au Territoire du Yukon.

Si tout va bien, nous nous attendons à ce que la cession de certains aéroports soit chose faite d'ici la fin de l'année civile. Je prévois une période de transition après laquelle la cession deviendra effective au début de 1991. Voilà du moins les objectifs que nous nous sommes fixés.

Transports Canada n'a pas l'intention de brusquer quoi que ce soit. Je répète que nous répondons aux demandes qui nous sont faites.

Monsieur le président, je terminerai là-dessus, car je voulais simplement vous donner un bref aperçu de la situation. Mes collègues et moi-même sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le président: Je vous remercie, monsieur Barbeau. Vous avez insisté sur la cession des aéroports, un sujet qui nous intéresse tout particulièrement. Par ailleurs, je sais aussi que des questions d'intérêt local tiennent à coeur à certains membres du comité.