

[Text]

long run of having the airport tax and user charges integrated into one form of collection of these amounts, instead of having the trouble of noting the specific additional tax, ticket by ticket, in our aviation system. So that is a simplicity once one recognizes there will be a certain amount of money collected for the purposes of our airports. Of course, that is a matter of overall policy; one where we have to decide whether money for our airport system comes from those who use the airports, or whether the general taxpayer is made to pay it. Mr. Murta makes it sound as though if you do not charge the travelling public, you do not have to charge anybody. But you do, you have to have that money, and it is a question of equity as to how it ought to be raised.

Mr. Murta referred to the question of whether we were going to use Toronto's profits to subsidize Mirabel's losses. In fact Mirabel on a cash basis is in a surplus position and it is only the question of carrying notionally forward interest in original investment that created the look of loss at all. So on a cash basis there is no transfer.

But of course cross subsidies will take place in an airport system and in this whole operation, as we move from . . .

**Mr. Mazankowski:** I would not let you run my business.

**Mr. Lang:** . . . beginnings of airports where they will tend to run below their optimum, to later more mature airports, where they not only pay their operating costs, but where they begin to pay something towards capital, so that they can either, in effect, repay that capital or more likely put the capital forward for future developments.

Mr. Murta talked about an \$80 million surplus which may build up by a certain date in the airport fund; that ignores the fact that we will need funds to go on with important improvements in Winnipeg and Regina, to mention just two airports nearer to home to him, which I presume he would not oppose having work done on as it is required; many many millions of dollars out of his source will therefore be available for these Winnipeg improvements.

When he speaks about the question of terminal costs having been included, he obviously failed to note that the Auditor General suggested that that exactly be done, and therefore we are responding to the proposal from the Auditor General. Once again he resorts to that, I think, very unfair suggestion of some power move on the part of officials within the Department of Transport. It is unfair; it is unfounded, and it is really, I think, a completely inappropriate approach.

In fact, of course, the whole approach to our airports has been to look seriously at more decentralization and authority to the community. We have in fact in the air administration, as a result, a serious look going on whether or not we can turn more and more airport management, individual airport by airport, over to local boards of directors composed of people in the community where the airport is, and not in the hands of officials. If you need any evidence at all, Mr. Chairman, of the unfairness of that charge I think that examination itself puts it to rest.

[Translation]

saient l'avantage à long terme d'une intégration de la taxe d'aéroport et du droit d'utilisation par rapport au système actuel qui oblige à indiquer la taxe supplémentaire sur chaque billet. C'est donc un facteur de simplicité lors que l'on comprend qu'une certaine somme doit être perçue au sein des aéroports. C'est évidemment une question de politique générale; il nous faut décider si ces argents doivent être perçus auprès des usagers des aéroports ou, au contraire, du grand public. A entendre M. Murta, si l'on ne facture pas les voyageurs, on ne devrait facturer personne. Alors, il le faut, cet argent est nécessaire et la seule question est de décider s'il est plus juste de le percevoir auprès des usagers qu'auprès de l'ensemble de la population.

M. Murta parlait d'essuyer les pertes de Mirabel avec les bénéfices de Toronto. En fait Mirabel, sur une base de paiements, présente un excédent et seul le report d'intérêt sur l'investissement initial peut faire apparaître une perte. Toutefois, sur une base de paiements, il n'y a pas de transfert.

Il est évident que l'interfinancement est une réalité dans un réseau d'aéroports semblables lorsque . . .

**M. Mazankowski:** Je ne vous confierais pas la gestion de mon entreprise.

**M. Lang:** . . . nous avons des aéroports neufs qui ne fonctionnent pas encore à pleine capacité et d'autres plus anciens qui, non seulement font leurs frais, mais commencent à rembourser le capital d'investissement et peuvent donc soit rembourser ce capital soit permettre de réinvestir.

M. Murta a parlé d'un excédent de 80 millions de dollars que l'on pouvait retrouver dans le fonds des aéroports d'ici quelques années; cela ne tient pas compte du fait qu'il nous faudra utiliser une partie de ces fonds pour apporter d'importantes améliorations à Winnipeg et Regina, pour ne citer que deux exemples de sa région, où je ne pense pas qu'il s'oppose à ce que l'on effectue les travaux nécessaires. Des tas de millions de dollars seront donc ainsi perçus pour effectuer les transformations de Winnipeg.

Lorsqu'il s'inquiète de l'inclusion des frais d'aérogares, il oublie évidemment que c'est justement là une suggestion du Vérificateur général et que nous ne faisons donc que nous conformer à sa suggestion. Là encore, il voudrait y voir un élargissement des pouvoirs des fonctionnaires du ministère des transports. Cela est parfaitement injuste, sans fondement et entièrement inapproprié.

En fait, l'idée a simplement été d'étudier sérieusement la possibilité de décentraliser davantage l'administration de nos aéroports au profit des collectivités. On étudie par exemple sérieusement la possibilité de confier davantage la gestion des aéroports individuels à des conseils d'administration locaux composés de ressortissants des collectivités et non plus de fonctionnaire. S'il était nécessaire de refuter une telle accusation, monsieur le président, je crois que cette simple contestation suffirait.