

J
103
H7
34-2
T695
A1
m.1-5

LIBRARY OF PARLIAMENT
MAR 02 2012
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Issue No. 1

Wednesday, November 28, 1990
Monday, March 4, 1991

Chairman: Maurice Dionne

Fascicule n° 1

Le mercredi 28 novembre 1990
Le lundi 4 mars 1991

Président: Maurice Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

BILL C-85

An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports

PROJET DE LOI C-85

Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

APPEARING:

The Honourable Doug G. Lewis, P.C., M.P.,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Doug G. Lewis, c.p., député,
ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90-91

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990-1991

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-85

Chairman: Maurice Dionne

Members

Ken Atkinson
Ross Belsher
Joe Comuzzi
Lyle Kristiansen
Charles Langlois
Sergio Marchi
Barbara Sparrow
Walter Van De Walle—(8)

(Quorum 5)

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-85

Président: Maurice Dionne

Membres

Ken Atkinson
Ross Belsher
Joe Comuzzi
Lyle Kristiansen
Charles Langlois
Sergio Marchi
Barbara Sparrow
Walter Wan De Walle—(8)

(Quorum 5)

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Tuesday, November 27, 1990:

Cid Samson replaced Joy Langan.

On Wednesday, November 28, 1990:

Stan Keyes replaced Sergio Marchi;
Benno Friesen replaced Stan Wilbee;
Harry Chadwick replaced Charles Langlois;
Len Gustafson replaced Barbara Sparrow;
Dorothy Dobbie replaced Pat Sobeski;
Charles Langlois replaced Harry Chadwick;
Barbara Sparrow replaced Len Gustafson;
Pat Sobeski replaced Dorothy Dobbie;
Stan Wilbee replaced Benno Friesen.

On Wednesday, February 27, 1991:

Ross Belsher replaced Ken James.

On Thursday, February 28, 1991:

Sergio Marchi replaced Stan Keyes.

On Friday, March 1, 1991:

Lyle Kristiansen replaced Cid Samson.

On Monday, March 4, 1991:

Ken Atkinson replaced Stan Wilbee;
Walter Van De Walle replaced Pat Sobeski;
Stan Keyes replaced Joe Comuzzi;
Joe Comuzzi replaced Stan Keyes.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le mardi 27 novembre 1990:

Cid Samson remplace Joy Langan.

Le mercredi 28 novembre 1990:

Stan Keyes remplace Sergio Marchi;
Benno Friesen remplace Stan Wilbee;
Harry Chadwick remplace Charles Langlois;
Len Gustafson remplace Barbara Sparrow;
Dorothy Dobbie remplace Pat Sobeski;
Charles Langlois remplace Harry Chadwick;
Barbara Sparrow remplace Len Gustafson;
Pat Sobeski remplace Dorothy Dobbie;
Stan Wilbee remplace Benno Friesen.

Le mercredi 27 février 1991:

Ross Belsher remplace Ken James.

Le jeudi 28 février 1991:

Sergio Marchi remplace Stan Keyes.

Le vendredi 1^{er} mars 1991:

Lyle Kristiansen remplace Cid Samson.

Le lundi 4 mars 1991:

Ken Atkinson remplace Stan Wilbee;
Walter Van De Walle remplace Pat Sobeski;
Stan Keyes remplace Joe Comuzzi;
Joe Comuzzi remplace Stan Keyes.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Monday, November 19, 1990:

The House resumed debate on the motion of Mr. Lewis, seconded by Mr. Wilson, (Etobicoke Centre),—That Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports, be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

After further debate, the question being put on the motion, it was agreed to, on division.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to a Legislative Committee.

Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Thursday, November 22, 1990:

Mr. Hawkes, from the Striking Committee, presented the Fifty-fifth Report of the Committee, which is as follows:

Your Committee recommends that the Legislative Committee of this House to study the following Bill be composed of the Members listed below:

Members—Membres

Comuzzi
James

Langan (Mission—Coquitlam)
Langlois

Marchi
Sparrow

Sobeski
Wilbee—(8)

Pursuant to Standing Order 113(1), the Report was deemed adopted.

Conformément à l'article 113(1) du Règlement, ce rapport est réputé avoir été adopté.

ATTEST

ROBERT MARLEAU

The Clerk of the House of Commons

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du lundi 19 novembre 1990:

La Chambre reprend le débat sur la motion de M. Lewis, appuyé par M. Wilson (Etobicoke-Centre),—Que le projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé à un Comité législatif.

Après plus ample débat, cette motion, mise aux voix, est agréée, sur division.

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et déferé à un comité législatif.

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du jeudi 22 novembre 1990:

M. Hawkes, du Comité de sélection, présente le cinquante-cinquième rapport de ce Comité, dont voici le texte:

Votre Comité recommande que le Comité législatif de la Chambre devant étudier le projet de loi énuméré ci-dessous se compose des députés dont les noms suivent:

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, NOVEMBER 28, 1990

(1)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 208 West Block, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Harry Chadwick, Dorothy Dobbie, Benno Friesen, Len Gustafson, Ken James, Stan Keyes and Cid Samson.

Maurice Dionne announced his appointment as Chairman of the Committee pursuant to Standing Order 113(2).

The Order of Reference dated Monday, November 19, 1990 being read as follows:

ORDERED,—That Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

Stan Keyes, seconded by Ken James moved,—That the Committee print 750 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence* as established by the Board of Internal Economy.

Ken James moved,—That the Chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present provided that three (3) Members are present including the Chairman and in the absence of the Chairman, the person designated to be Chairman of the Committee.

Stan Keyes, seconded by Cid Samson moved,—That the motion be amended by adding after the words "three (3) Members are present including" the following:

"one member of the opposition party"

The question being put on the amendment, it was agreed to on the following division: Yeas: 4; Nays: 2.

And the question being put on the motion, as amended, it was agreed to.

Dorothy Dobbie moved,—That during the questioning of the witnesses, one Member from each party be allotted ten (10) minutes in the first round and thereafter five (5) minutes per member in the second round.

Cid Samson moved,—That the Clerk of the Committee, in consultation with the Principal Clerk, Public Bills Office, be authorized to engage the services of temporary secretarial staff as required and for a period not to exceed 30 working days after the Committee has presented its Report to the House.

It was agreed,—That the next meeting be scheduled on the 10th of December 1990 or soon thereafter with the Minister of Transport in appearance to be followed by other witnesses which the Committee may decide to hear.

At 3:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 28 NOVEMBRE 1990

(1)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail, tient aujourd'hui sa séance d'organisation à 15 h 35 dans la salle 208 de l'édifice de l'Ouest.

Membres du Comité présents: Harry Chadwick, Dorothy Dobbie, Benno Friesen, Len Gustafson, Ken James, Stan Keyes et Cid Samson.

Maurice annonce qu'il a été nommé président du Comité en conformité du paragraphe 113(2) du Règlement.

Lecture est donnée de l'ordre de renvoi en date du lundi 19 novembre 1990, ainsi libellé:

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail, soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé à un comité législatif.

Stan Keyes, appuyé par Ken James, propose,—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*, suivant les directives du Bureau de régie interne.

Ken James propose,—Que le président soit autorisé à tenir des séances, à entendre des témoignages et en permettre l'impression en l'absence de quorum, pourvu que trois membres du Comité soient présents, dont le président ou, en son absence, la personne désignée pour le remplacer.

Stan Keyes, appuyé par Cid Samson, propose,—Que l'on ajoute à la fin de la motion les mots suivants:

«ainsi qu'un membre de l'opposition».

L'amendement, mis aux voix, est adopté par 4 voix contre 2.

La motion, modifiée, est mise aux voix et adoptée.

Dorothy Dobbie propose,—Que lors de l'interrogation des témoins, dix minutes soient accordées au premier intervenant de chaque parti, et cinq minutes par la suite, à chaque autre intervenant.

Cid Samson propose,—Que le greffier, en consultation avec le greffier principal du Bureau des projets de loi d'intérêt public, soit autorisé à retenir les services de personnel de soutien temporaire, selon les besoins, pour une période ne dépassant pas trente jours après le dépôt du rapport à la Chambre.

Il est convenu,—Que la prochaine séance ait lieu le 10 décembre ou peu après, en compagnie du ministre des transports; d'autres témoins pourront suivre selon ce que décidera le Comité.

À 15 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

MONDAY, MARCH 4, 1991

(2)

The Legislative Committee on Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports met at 3:30 o'clock p.m. this day, in Room 112-N, Centre Block, the Chairman, Maurice Dionne, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Ross Belsher, Stan Keyes, Lyle Kristiansen, Charles Langlois, Sergio Marchi, Barbara Sparrow, Walter Van de Walle.

Other Members present: Robert Corbett, Pat Sobeski and Stan Wilbee.

Appearing: The Honourable Doug G. Lewis, P.C., M.P., Minister of Transport.

In Attendance: From the Office of the Law Clerk and Parliamentary Counsel: Louis-Philippe Côté, Legal Counsel. *From the Library of Parliament, Research Branch:* Monique Hébert, Research Officer.

Witness: From the Department of Transport: Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Airport Group.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, November 19, 1990 relating to Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, November 28, 1990 Issue No. 1*).

The Chairman called Clause 2

The Minister made a statement.

The Minister and the witness answered questions and withdrew.

It was agreed,—That the following schedule of meetings be adopted:

TUESDAY, MARCH 5, 1991

11:00 a.m. Edmonton Regional Airport Authority
The Calgary Airport Authority
3:30 p.m. Aéroport de Montréal
Vancouver International Airport Authority

THURSDAY, MARCH 7, 1991

11:00 a.m. Office of the Commissioner of Official Languages,
Commissioner, D'Iberville Fortier

TUESDAY, MARCH 12, 1991

3:30 p.m. Public Service Alliance of Canada

LE LUNDI 4 MARS 1991

(2)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail, se réunit aujourd'hui à 15 h 30 dans la salle 112-N de l'édifice du Centre, sous la présidence de Maurice Dionne (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Ross Belsher, Stan Keyes, Lyle Kristiansen, Charles Langlois, Sergio Marchi, Barbara Sparrow et Walter Van de Walle.

Autres députés présents: Robert Corbett, Pat Sobeski et Stan Wilbee.

Comparait: L'honorable Doug G. Lewis, C.P., député, ministre des Transports.

Aussi présents: Du Bureau du légiste et conseiller parlementaire: Louis-Philippe Côté, conseiller juridique. *Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* Monique Hébert, attachée de recherche.

Témoin: Du ministère des Transports: Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports.

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 19 novembre 1990, le Comité poursuit l'étude du projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mercredi 28 novembre 1990, fascicule n° 1*).

Le président met en délibération l'article 2.

Le ministre fait une déclaration.

Le ministre et le témoin répondent aux questions puis se retirent.

Il est convenu,—Que le programme suivant soit adopté:

LE MARDI 5 MARS 1991

11 heures Edmonton Regional Airport Authority
The Calgary Airport Authority
15 h 30 L'aéroport de Montréal
Vancouver International Airport Authority

LE JEUDI 7 MARS

11 heures Commissariat aux langues officielles
Le commissaire D'Iberville Fortier

LE MARDI 12 MARS

15 h 30 Alliance de la Fonction publique du Canada

WEDNESDAY, MARCH 13, 1991

3:30 p.m. Clause-by-clause consideration

At 5:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 11:00 o'clock a.m., Wednesday, March 5, 1991.

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

LE MERCREDI 13 MARS

15 h 30 Étude détaillée du projet de loi

À 17 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 5 mars, à 11 heures.

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, November 28, 1990

• 1537

The Chairman: Order, please. We will start off with the order of appointment:

Pursuant to Standing Order 113, this is to confirm your appointment as Chairman of the Legislative Committee on Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports.

We are constituted. Would the clerk please read the order of reference as adopted by the House of Commons.

The Clerk of the Committee:

That Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports, be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

The Chairman: We need a motion that the committee print 750 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence* as established by the Board of Internal Economy.

Mr. Keyes (Hamilton West): So moved.

Motion agreed to

The Chairman: I also require a motion that the chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present, provided that three members are present including the chairman, and in the absence of the chairman, the person designated to be chairman of the committee.

• 1540

Mr. Keyes: Mr. Chairman, I have a problem with this motion in that in other committees where we have struck this type of work there is usually in this motion—correct me if I am wrong—that at least three members are present and one of those members is a member of the opposition.

Mr. James (Sarnia—Lambton): That is not fair. If people come all the way to give evidence and then for some reason a member of the opposition is not able to get here, I do not think it is fair that you cannot take their evidence.

Mr. Keyes: It is just putting it on the record.

The Chairman: The only way this can be amended is to pass an amendment to require that a member of the opposition be present. Let us do the main motion first.

Mr. Keyes: We just went through this with the Open Skies thing a week ago.

Mr. Samson (Timmins—Chapleau): I think a friendly amendment is in order. I do not see any problem with that, because we certainly have enough alternatives that someone from the opposition can be here at any given time.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 28 novembre 1990

Le président: La séance est ouverte. Je vais d'abord vous lire la lettre de désignation:

Conformément à l'article 113 du Règlement, la présente confirme votre nomination comme président du Comité législatif sur le projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail.

Le comité législatif est maintenant créé. J'inviterais la greffière à lire l'ordre de renvoi adopté par la Chambre des communes.

La greffière du Comité:

Que le projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé à un comité législatif.

Le président: Quelqu'un veut-il proposer que le comité fasse imprimer 750 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*, ainsi que l'a établi le Bureau de la régie interne?

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Je le propose.

La motion est adoptée

Le président: Il me faut aussi une motion portant que le président soit autorisé à tenir des réunions pour recevoir des témoignages et autoriser leur impression en l'absence de quorum, pourvu que trois membres, dont le président, ou, en son absence, son suppléant, soient présents.

M. Keyes: Monsieur le président, cette motion ne me satisfait pas tout à fait, puisque, dans d'autres comités, la motion prévoit habituellement—on me corrigera si je me trompe—qu'au moins trois députés soient présents, y compris un député de l'opposition.

M. James (Sarnia—Lambton): Ce n'est pas juste. Si des témoins viennent de loin témoigner et qu'un membre de l'opposition ne peut assister à la réunion, nous ne pouvons les entendre, et ce n'est pas juste.

M. Keyes: Je ne fais que le mentionner pour le compte rendu.

Le président: Pour changer cela, il faudrait amender la motion de façon à préciser qu'un député de l'opposition doit être présent. Régions le cas de la motion principale d'abord.

M. Keyes: Nous avons eu le même débat il y a une semaine sur la déréglementation des transports aériens.

M. Samson (Timmins—Chapleau): Il me semble qu'un amendement présenté dans un esprit cordial est recevable. Je n'y vois aucune objection, puisque les députés de l'opposition peuvent toujours se faire remplacer.

[Text]

The Chairman: Let us move the main motion first and then deal with the amendment, the second motion. This is for the printing of evidence when a quorum is not present.

Mr. Keyes: On a point of order, I think you have to deal with the amendment first and then the main motion.

The Chairman: We cannot amend it before it has been moved.

Mr. James: So moved, Mr. Chairman.

The Chairman: Now we can deal with the amendment.

Mr. Keyes: I have just a friendly amendment that one of the three members be a member of the opposition.

Harry, we just went through this in Open Skies. We went through all the chatter, and it got passed anyway.

Mr. Chadwick (Bramalea—Gore—Malton): But friendly.

The Chairman: It has been moved by Mr. Keyes that the motion be amended so as to require a member of the opposition in order to hear evidence. So of the three present, one would be a member of the opposition.

Amendment agreed to

Motion as amended agreed to

The Chairman: Now we need to decide how long the interventions will be for each member, and that is another motion. The motion is: that during the questioning of witnesses each member will be allotted x minutes for the first round and thereafter x minutes on the second round; ten minutes has been suggested for the opening round—that would be one member for each party—and five minutes for the second round.

Mrs. Dobbie (Winnipeg South): So moved, Mr. Chairman.

The Chairman: Hiring of staff—the motion is: that the clerk of the committee, in consultation with the Principal Clerk, Public Bills Office, be authorized to engage the services of temporary secretarial staff as required and for a period not to exceed 30 working days after the committee has presented its report to the House.

Mr. Samson: So moved, Mr. Chairman.

Motion agreed to

• 1545

Mr. Keyes: I wanted to ask the indulgence of the Chair and the committee members to request a slight delay in the hearing of witnesses until December 10, at the earliest because many of our colleagues on this committee, on both sides of this table, are in the midst of travel across the country.

There has been some discussion of amendments, etc. There has been some discussion on hearing of the witnesses by members from both sides. I know I am subbing, as is, I think, my colleague from the NDP, and I am sure a few of my colleagues across the way are subbing too. So for their sakes there has been a request to wait until December 10 to hear witnesses.

[Translation]

Le président: Proposons d'abord l'adoption de la motion principale, puis nous passerons à l'amendement. Il s'agit d'une motion permettant l'impression des *Procès-verbaux et témoignages* en l'absence de quorum.

M. Keyes: J'invoque le Règlement. Il me semble qu'il faut débattre d'abord de l'amendement, puis de la motion principale.

Le président: Nous ne pouvons modifier la motion principale avant que son adoption n'ait été proposée.

M. James: Je le propose, monsieur le président.

Le président: Nous pouvons maintenant débattre de l'amendement.

M. Keyes: Je propose que l'un des trois députés soit un député de l'opposition.

Harry, nous avons eu le même débat au comité sur la déréglementation des transports aériens. Nous avons eu le même débat, et la motion a été adoptée.

M. Chadwick (Bramalea—Gore—Malton): C'était un débat amical.

Le président: M. Keyes propose que la motion soit amendée de façon à préciser qu'un député de l'opposition doit être présent pour qu'on puisse entendre des témoignages. Ainsi, il faudrait que l'un des trois députés soit député de l'opposition.

L'amendement est adopté

La motion telle que modifiée est adoptée

Le président: J'aimerais maintenant que nous adoptions une autre motion sur le temps alloué à chaque député pour questionner les témoins. Voici la motion: que, durant l'interrogatoire des témoins, x minutes soient accordées à chaque député au premier tour et x minutes au deuxième tour. Quelqu'un propose que dix minutes soient allouées à un député de chaque parti au premier tour et cinq minutes au deuxième tour.

Mme Dobbie (Winnipeg—Sud): Je le propose, monsieur le président.

Le président: Engagement de personnel. La motion dit: que le greffier du comité soit autorisé, en consultation avec le greffier principal du Bureau des projets de loi d'intérêt public, à retenir au besoin les services d'employés de bureau temporaires pour la durée du mandat du comité et pour une période ne dépassant pas 30 jours ouvrables après le dépôt de son rapport final.

M. Samson: Je le propose, monsieur le président.

La motion est adoptée

M. Keyes: Je demanderais au président et aux membres du comité d'être indulgents et de retarder l'audition des témoins jusqu'au 10 décembre, au plus tôt, puisque bon nombre de nos collègues de tous les partis qui siègeront à ce comité sont actuellement en déplacement.

Il a été question, entre autres, d'amendements. Les députés de tous les partis ont fait des commentaires sur l'audition des témoins. Je sais que, pour ma part, je remplace mon collègue du Nouveau Parti démocratique et je sais que quelques-uns de mes collègues de l'autre côté sont aussi des suppléants. Ainsi, on a demandé que l'audition des témoins ne débute que le 10 décembre.

[Texte]

The Chairman: I would like to advise members of the committee that I will not be available to chair until next Wednesday the earliest, my schedule is full until then.

Mrs. Dobbie: We could push your witnesses. I think the testimony will be available to all members, even those who are absent, and it can be reviewed at a later date. We are running a little short of time.

Mr. Keyes: This is a request from some of the members on both sides of this table. I do not know if it has been relayed to you or not.

Mr. James: I just wanted to mention that there is a lot to it concerning labour. You know it is more than a strict transportation thing; it has a lot to do with employees and pensions.

Mr. Chadwick is interested because he is involved with the Department of Labour. I am here, but I wonder if it is the right thing to do. I do not have a problem with it, but I was just wondering how much of it is going to be on transport critics in this case.

Mr. Keyes: May I suggest a compromise, that we begin the process of hearing witnesses on December 5, when the chairman is available, and for the first five days the witnesses would lean toward issues on labour, or employment, etc., and away from transportation.

The Chairman: We have no list, but leave it with the Clerk and me and we will call a meeting when we have witnesses to hear. But it will not be before December 5.

Mr. Keyes: And there will be no transportation witnesses until December 10. It would be great if we have labour, employment or those kinds of witnesses.

Mr. James: Mr. Chairman, I pose a question to Mr. Keyes: where does the minister fit into that, is he transport or is he...?

The Chairman: The normal procedure would be to have the minister as the first witness.

Mr. James: Yes. I just asked, does that preclude him?

The Chairman: We probably could have the minister on Wednesday, if members want a meeting on Wednesday.

Mr. James: We all have lots of meetings, lots of things to do. I guess it is a matter of getting on with the business at hand. I think it is very important for Mr. Keyes to think about the minister.

Mr. Keyes: To put it on the table, I am appealing to the committee to delay a transportation-oriented witness, and of course the Minister of Transport is the witness in transportation.

Mr. Gustafson (Souris—Moose Mountain): Have any witnesses been called?

The Chairman: No. We cannot call them until we get the authority, which we just did.

Mrs. Dobbie: No witnesses have indicated an interest in speaking.

[Traduction]

Le président: Je signale aux membres du comité que je ne pourrai présider aucune réunion avant mercredi prochain, au plus tôt, puisque je serai pris ailleurs jusque-là.

M. Dobbie: Nous pourrions retarder l'audition des témoins que vous souhaitez entendre. Tous les députés, même ceux qui sont absents, pourront lire après coup les comptes rendus des réunions. Le temps presse.

M. Keyes: Cette demande est formulée par des députés de tous les partis. Je ne sais pas si cette demande vous a été transmise.

M. James: Je vous rappelle que de nombreuses dispositions du projet de loi touchent les relations de travail. Vous savez qu'il ne s'agit pas d'un projet de loi portant uniquement sur le transport; il concerne aussi les employés et les pensions.

M. Chadwick s'intéresse à ces questions puisqu'il travaille avec le ministère du Travail. Je suis là, mais je me demande si c'est une façon appropriée de procéder. Je n'ai pas d'objection, mais je me demande dans quelle mesure les séances intéressent les porte-parole des partis en matière de transport.

M. Keyes: Puis-je proposer, comme compromis, que nous entendions les témoins à compter du 5 décembre, quand le président sera disponible, et que l'on choisisse pour les cinq premiers jours des témoins qui viendront nous parler des relations du travail ou de l'emploi, plutôt que du volet transport.

Le président: Comme aucune liste n'existe pour l'instant, je propose que la greffière et moi-même fassions le nécessaire et que nous convoquions une réunion quand nous aurons des témoins à entendre. Ce ne sera toutefois pas avant le 5 décembre.

M. Keyes: Et nous n'entendrons pas de témoins sur le volet transport avant le 10 décembre. Ce serait bien si nous pouvions entendre des témoins qui s'intéressent aux relations du travail et à l'emploi.

M. James: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Keyes. Dans quelle catégorie tombe le ministre, parlera-t-il de transport ou...?

Le président: Normalement, le ministre serait notre premier témoin.

M. James: Oui. Je voulais savoir si ces dispositions l'excluent?

Le président: Nous pourrions sans doute recevoir le ministre le mercredi, si les députés veulent siéger le mercredi.

M. James: Nous avons tous énormément de réunions et beaucoup d'autres choses à faire. L'essentiel, c'est de nous atteler à la tâche. Il me paraît important que M. Keyes pense au ministre.

M. Keyes: Je demande au comité de retarder l'audition des témoins qui nous parleront du volet transport et, bien sûr, le ministre des Transports serait du nombre.

M. Gustafson (Souris—Moose Mountain): A-t-on déjà invité certains témoins?

Le président: Non. Nous ne pouvons les inviter avant d'y être autorisés, ce qui vient d'être fait.

Mme Dobbie: Aucun témoin n'a manifesté son intérêt à comparaître.

[Text]

The Chairman: Just one, Daryl T. Bean, National President, Public Service Alliance of Canada.

• 1550

Mr. Keyes: Since we are not inundated by witnesses to this committee, Mr. Chairman, I cannot see why this cannot be delayed for five days. There is of course a deadline we want to reach, but as we do not have a long list of witnesses, I wonder if we could wait until the 10th to hear at least the minister. But if there is a labour rep who wants to come between now and the 10th, by all means.

The Chairman: It is fine with me if it is fine with the committee.

Mr. James: I do not see any problem.

The Chairman: So it is agreed that we will not have the minister or any transportation witnesses until the 10th.

Mr. Gustafson: At that time your leader will be in the House and we will be so involved with him that we will not even think about it.

The Chairman: We can have witnesses other than transportation witnesses and the minister. Whether we will have them or not remains to be seen.

Mr. Keyes: Once they hear you are the chair, Mr. Chairman, they will be coming in droves.

The Chairman: What are we going to do with Mr. Bean? Are we going to hear him?

Mr. Samson: By all means. Labour has to have representation on it, and he would be the most appropriate. At least Mr. Bean.

Mr. Keyes: We might as well wait. We can have Mr. Lewis and Mr. Bean on the same day.

The Chairman: Let me suggest that we start our hearings on the 10th of the month. We could have Mr. Bean first, if that is agreeable, since he is the first one in—if he is available.

Mr. Keyes: Or the minister, of course. You would want to have him first on the 10th, I would imagine, then follow it up with Mr. Bean.

The Chairman: I guess that is up to the minister to decide that. If he wants to, then obviously we will have him on the 10th.

Mr. James: Do you think we should check with his office? We do not know if he is available on the 10th or not, at this point in time. Why not have the minister first, whenever you can have him, and then go on from there?

The Chairman: So the minister will be first on the 10th, or soon thereafter, and then we will go from there.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Le président: Un seulement, Daryl T. Bean, président national de l'Alliance de la Fonction publique du Canada.

M. Keyes: Monsieur le président, puisque les témoins ne se bousculent pas à la porte du comité, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas retarder de cinq jours le début de nos travaux. Nous avons sans doute une échéance à respecter, mais comme nous n'avons pas de longues listes de témoins, je me demande si nous ne pourrions pas reporter jusqu'au 10 au moins l'audition du ministre. Rien ne nous empêche d'entendre les représentants des syndicats avant le 10.

Le président: Je le veux bien, si cela convient aux membres du comité.

M. James: Je n'ai aucune objection.

Le président: Il est donc convenu que le ministre des Transports et les témoins commentant le volet transports ne seront pas entendus avant le 10.

M. Gustafson: À ce moment-là, votre chef sera de retour à la Chambre et nous ne penserons plus qu'à lui.

Le président: Nous pouvons inviter à comparaître des témoins autres que le ministre et ceux qui parleront du volet transport. Reste à savoir si nous trouverons des candidats.

M. Keyes: Quand ils sauront que vous êtes président, monsieur le président, ils feront la queue.

Le président: Qu'allons-nous faire de M. Bean? Allons-nous l'inviter?

M. Samson: Certainement. Les représentants des syndicats devront être invités, et il est tout indiqué. Entendons au moins M. Bean.

M. Keyes: Nous pourrions bien attendre. Nous pourrions inviter M. Lewis et M. Bean le même jour.

Le président: Je propose que nous débutions nos audiences le 10 décembre. Nous pourrions entendre d'abord M. Bean, si cela vous convient, puisqu'il est le premier à se manifester, si toutefois il est disponible.

M. Keyes: Ou le ministre, bien sûr. Il pourrait être notre premier témoin, le 10, suivi de M. Bean.

Le président: J'imagine qu'il appartient au ministre d'en décider. S'il le veut, nous l'inviterons bien sûr le 10.

M. James: Devrions-nous nous renseigner auprès de son bureau? Pour l'instant, nous ne savons pas s'il sera disponible le 10. Pourquoi ne pas entendre d'abord le ministre, quand il sera disponible, et décider de la suite après?

Le président: Ainsi, nous entendrons d'abord le ministre le 10, ou peu après, et les autres témoins ensuite.

Des voix: D'accord.

Le président: La séance est levée.

[Texte]

Monday, March 4, 1991

• 1528

The Chairman: Order, please.

We shall resume consideration of Bill C-85, an act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports.

I welcome the minister, the Hon. Doug Lewis, and I would ask him to introduce his officials and make an opening statement if he has one.

Hon. Douglas Grinslade Lewis (Minister of Transport): Thanks very much, Mr. Chairman. First of all may I thank you for convening this committee as quickly as you did and getting it under way. I do appreciate that haste.

With me is Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister of the Airports Group. I have an opening statement. I do not believe it is overly long, but it does make reference to the bill and the government's reasons for bringing forward this bill, so I shall proceed with that, and then naturally I am in a position to take any questions you may have.

• 1530

The government proceeded with the airport transfer project, shall we say, and it is sort of a compendium to this law you have before you. The reasons for the government going forward with it are to allow the airports to serve the local community interests better, to enhance the regional economic development potential, and to permit the national airport system to operate in a more cost-effective and commercial manner.

Our aim with this policy is to enhance the efficient commercial operation of the federal airports through a more locally responsive management structure. With local authorities at the controls, airports should be able to respond quickly to changing needs and market forces with innovative ideas. The flexibility that will be afforded to the local airport authorities will enable them to take advantage of the entrepreneurial opportunities that present themselves, and will help them to contribute directly to regional development initiatives.

There are of course prescribed conditions under which the airports would be transferred to local authorities. Two of these conditions are of particular importance. Firstly, permanent employees must be offered work by the local airport authorities with pay and benefits comparable to what they received in Transport Canada. It is a fundamental principle of the airport transfer process that the employees be fairly treated by the local airport authorities.

Secondly, on the financial side current and forecast net revenue generated by the airport must be guaranteed to the government along with a share of the increased revenue produced by the local airport authority.

[Traduction]

Le lundi 4 mars 1991

Le président: La séance est ouverte.

Nous reprenons l'étude du projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail.

Je souhaite la bienvenue au ministre, l'honorable Doug Lewis, et je lui demanderais de bien vouloir nous présenter ses collaborateurs, puis de nous présenter son exposé préliminaire s'il en a un à nous faire.

L'honorable Douglas Grinslade Lewis (ministre des Transports): Je vous remercie, monsieur le président. Permettez-moi tout d'abord de vous remercier d'avoir convoqué aussi rapidement les membres du comité pour qu'ils puissent entreprendre leur travail. Je vous sais gré d'avoir agi avec autant de célérité.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports. J'ai effectivement un exposé préliminaire à vous présenter. Le texte de mon exposé n'est pas très long, mais j'y explique le projet de loi et les raisons qui ont incité le gouvernement à le proposer. Je vous livrerai donc le contenu de mon exposé, puis je serai disposé, bien entendu, à répondre aux questions que vous voudrez me poser.

Le gouvernement ayant décidé, pour ainsi dire, d'aller de l'avant avec son projet de cession des aéroports, vous avez devant vous le projet de loi visant à régler les questions qui découlent de cette décision. Les objectifs visés par le gouvernement sont de permettre aux aéroports de mieux servir les intérêts de leur communauté, d'améliorer le potentiel de développement économique régional et de permettre au réseau national d'aéroports de fonctionner d'une façon plus commerciale et plus efficace sur le plan économique.

Le gouvernement veut ainsi assurer une plus grande efficacité dans l'exploitation des aéroports fédéraux, grâce à une structure de gestion qui réponde davantage aux besoins locaux. Les aéroports étant dorénavant gérés par des autorités locales, ils seront en mesure de mettre en oeuvre des idées novatrices pour s'adapter rapidement aux forces et aux besoins changeants du marché. La souplesse qui sera accordée à l'administration aéroportuaire locale lui permettra de saisir les occasions de réussite commerciale qui se présentent et de contribuer directement aux initiatives de développement régional.

Bien entendu, la cession des aéroports aux administrations locales est subordonnée à des conditions formelles. Deux de ces conditions sont particulièrement importantes. Tout d'abord, l'administration aéroportuaire locale doit offrir du travail aux employés permanents avec un salaire et des avantages sociaux comparables à ceux qu'ils recevaient au ministère des Transports. L'administration aéroportuaire locale doit traiter les employés équitablement: c'est un principe fondamental du processus de cession des aéroports.

Deuxièmement, sur le plan financier, les recettes nettes actuelles et prévues de l'aéroport doivent être garanties au gouvernement, ainsi qu'une part de l'augmentation des recettes produites par l'autorité aéroportuaire locale.

[Text]

Intrinsic to the airport transfer process is the fact that the government has recognized that the airport employees must be properly looked after. Airport staff are dedicated and skilled professionals and this bill, along with the principles of the transfer process, will ensure that they are treated fairly and equitably. Early passage of this bill will greatly contribute to allaying the fears of the affected airport site employees by dealing with their major concerns.

The proposed legislation would give affected employees a year to decide whether to transfer their federal pension benefits to the new local airport authority pension plan. Employees' collective agreements would be continued by the legislation until they expire or are replaced. The Canada Labour Code and the mandate of the Canada Labour Relations Board would be applied to deal with labour relations issues at and after the time of transfer.

The airport transfer legislation would also ensure that the local airport authorities continue to provide bilingual services to the public at federal airports.

In all of this I would like to emphasize that the airports are not being privatized; they are being transferred to local airport authorities which will lease them from Transport Canada. Individuals or private companies will not directly own or lease the airports. The federal government is committed to this policy.

The transfer of these airports has been among one of my top priorities. We are eager to see this bill become law because there has been so much interest shown at the community level by the local airport authorities, and we have met with a number of community groups who are extremely enthusiastic about seeing their airports transferred to local airport authorities. The process is now well established and the pace of the progress is gathering momentum. I might say, Mr. Chairman, that we did have a rather steep learning curve on this with the first four, but we got most of the kinks figured out and the next tranche should proceed in a much smoother fashion.

We have substantive negotiations under way with Montreal, Calgary, Edmonton and Vancouver. These four local airport authorities have received the federal lease-rental formula, and financial negotiations have been concluded with both Edmonton and Vancouver and are ongoing with Montreal and Calgary.

On February 21, 1991, the Edmonton local airport authority presented Transport Canada airport employees at the Edmonton International Airport with a comprehensive package of benefits as well as formal offers of employment. A draft lease agreement is currently being discussed with both Edmonton and Vancouver. Formal transfers in these communities could take place as early as September or October of this year.

[Translation]

Comme partie intrinsèque du processus, le gouvernement a reconnu que le sort des employés de l'aéroport doit être convenablement assuré. Le personnel des aéroports de Transports Canada est composé de personnes compétentes et dévouées, et ce projet de loi, ainsi que les principes régissant les modalités de cession, feront en sorte qu'ils soient traités équitablement. L'adoption rapide de ce projet de loi contribuerait considérablement à calmer les craintes des employés des aéroports concernés en réglant leurs principaux problèmes.

Ainsi, la mesure proposée donne aux employés concernés un an pour décider s'ils veulent transférer leurs prestations de retraite au régime de pensions de la nouvelle administration aéroportuaire locale. Elle prévoit que les conventions collectives des employés continueront à s'appliquer jusqu'à ce qu'elles arrivent à expiration ou qu'elles soient remplacées. Les questions de relations de travail qui se poseront au moment de la cession et par la suite seront réglées conformément au Code canadien du travail et au mandat du Conseil canadien des relations du travail.

Ce projet de loi relatif aux cessions d'aéroports fera également en sorte que les administrations aéroportuaires locales continuent à fournir au public des services bilingues dans les aéroports fédéraux.

Je tiens à souligner que les aéroports ne seront pas privatisés en vertu de la loi proposée; ils seront cédés aux administrations aéroportuaires locales, qui les loueront de Transports Canada. Les particuliers ou les sociétés privées ne seront pas directement propriétaires ou locataires des aéroports. Le gouvernement fédéral a l'intention ferme de donner suite à cette politique.

La cession des aéroports est l'une de mes plus grandes priorités. Nous souhaitons que le projet de loi soit adopté rapidement, car il a soulevé beaucoup d'enthousiasme. De fait, nous nous sommes entretenus avec des groupes communautaires qui attendent avec impatience le jour où leurs aéroports vont relever d'administrations aéroportuaires locales. La démarche est déjà passablement avancée, et nous faisons de plus en plus de progrès. Il convient de souligner, monsieur le président, que nous avons dû souvent rajuster le tir lors de nos pourparlers sur les quatre premiers aéroports visés, mais nous avons réussi à aplanir la plupart des difficultés, de sorte que la tâche devrait être bien plus facile pour le prochain groupe.

Les négociations vont bon train avec les administrations aéroportuaires de Montréal, Calgary, Edmonton et Vancouver. Les quatre administrations ont reçu copie de la formule de location proposée par le gouvernement fédéral, et les négociations financières sont terminées pour Edmonton et Vancouver et en cours pour Montréal et Calgary.

Le 21 février 1991, l'administration aéroportuaire d'Edmonton a présenté aux employés de Transports Canada de l'aéroport international d'Edmonton un régime complet d'avantages sociaux et des offres d'emploi officielles. On discute actuellement d'un projet d'entente de location-bail avec Edmonton et Vancouver. Les aéroports de ces deux villes pourraient être cédés dès le mois de septembre ou octobre.

[Texte]

Serious interest in airport transfers is also evident in such communities as Moncton, Quebec City, Ste-Foy, Windsor, Thunder Bay and Winnipeg. With the transfer of the airports to local airport authorities, Transport Canada will be in an even better position to focus its energy and resources on safety, which is the one fundamental constant in the Canadian transportation industry. The dedication of people at Transport Canada to a safe and secure air transportation system is stronger than ever.

• 1535

J'aimerais profiter de l'occasion pour traiter brièvement d'une question soulevée lors du débat en seconde lecture, c'est-à-dire l'application restreinte de la Loi sur les langues officielles. Je sais que le commissaire aux langues officielles s'adressera à vous plus tard cette semaine.

Durant nos consultations, plusieurs des parties intéressées ont émis la conviction que nous ne devrions pas légiférer l'application des dispositions de la Loi sur les langues officielles dans les domaines de la langue de travail (Partie V), de la participation des Canadiens d'expression française et d'expression anglaise (Partie VI) et du perfectionnement de l'anglais et du français (Partie VII).

Notre priorité absolue a toujours été de servir le public dans les deux langues officielles. Le projet de loi garantit ce droit. En principe, on a jugé adéquat que toutes les entités sociales du secteur privé, telles que les autorités aéroportuaires locales, fassent l'objet d'un traitement semblable afin d'assurer qu'il n'y ait aucun changement à leur viabilité commerciale ou à leur statut concurrentiel.

Bien que ces dispositions aient été incluses dans la Loi de dessaisissement d'Air Canada, on doit se souvenir qu'à ce moment-là, le gouvernement fédéral est resté l'actionnaire majoritaire et qu'Air Canada reste une seule entité sociale nationale.

D'autre part, les autorités aéroportuaires locales formeront une série d'organismes locaux distincts spécialement conçus pour répondre aux besoins commerciaux de la communauté. Ils ne seront pas seulement composés d'anciens employés du gouvernement fédéral, mais possiblement d'employés des secteurs tant provincial que municipal.

Les autorités aéroportuaires locales sont créées afin de mieux servir les objectifs du développement économique des communautés locales. En conséquence, on peut logiquement prévoir qu'au nom de saines pratiques commerciales, les autorités continueront d'être sensibles à la composition linguistique et au choix de la langue de leurs employés et de leurs clients.

On devrait aussi noter que la majorité des aéroports fédéraux transférés le sont dans des régions non désignées bilingues quant à la langue de travail. En conséquence, l'inclusion des parties V, VI et VII à cette loi semblerait aller au-delà de la portée de la Loi sur les langues officielles.

Cela dit, si le Comité présentait un argument majeur pour que ces dispositions soient incluses à la loi, je serais prêt à revoir ma position sur la question. Vous pourrez aussi profiter de l'occasion pour soulever cette question particulière devant les représentants des autorités aéroportuaires locales que vous rencontrerez demain.

[Traduction]

Le projet de cession suscite manifestement l'intérêt d'autres collectivités, comme Moncton, Québec, Sainte-Foy, Windsor, Thunder Bay et Winnipeg. Grâce à la cession des aéroports à des administrations aéroportuaires locales, Transports Canada pourra mieux encore axer ses efforts et ses ressources sur la sécurité, unique constante fondamentale dans le secteur des transports au Canada. La volonté inébranlable de fournir un réseau de transport aérien sûr et sécuritaire est plus forte que jamais à Transports Canada.

I would like to take this opportunity to briefly address one of the issues raised during second reading debate—the limited application of the Official Languages Act. I know that you will be hearing from the Commissioner of Official Languages later this week.

During our consultations many of the interested parties strongly felt that we should not legislate the application of those provisions of the Official Languages Act which deal with the issues of language of work (Part V), participation of english-speaking and french-speaking Canadians (Part VI); and advancement of english and french (Part VII).

Our first priority has always been—service to the public in both official languages. This right is guaranteed in this bill. As a matter of principle, it has been considered appropriate that all private sector corporate entities, such as local airport authorities, be treated in the same manner in order to ensure no change to their commercial viability or competitive status.

While these provisions were included in Air Canada's divestiture legislation, it must be remembered that, at the time, the federal government remained the majority shareholder and that Air Canada remains a single national corporate entity.

Local airport authorities, on the other hand, will be a series of separate local organizations specifically designed to meet the commercial needs of the community. They will not only include former federal employees but, potentially, employees from both the provincial and municipal sectors.

Local airport authorities are being created in order to better serve the economic development goals of the local communities. Therefore, it stands to reason that, in the name of good business practices, the authorities will continue to be sensitive to the linguistic makeup and language preferences of both their employees and their clients.

It should also be noted that most of the federal airports being transferred are not in regions designated as bilingual for language of work purposes. Therefore, inclusion of parts V, VI and VII in this legislation would appear to go beyond the scope of the Official Languages Act.

Having said all of this, should the committee decide that a compelling argument can be made to include these provisions in this legislation, I would be prepared to reconsider my position on this matter. You may also wish to avail yourself of the opportunity to address this particular question to the representatives of the local airport authorities who will be appearing before you tomorrow.

[Text]

Mr. Chairman, those are my opening remarks. I would be pleased to endeavour, along with Mr. Barbeau, to field any questions.

• 1540

Mrs. Sparrow (Calgary Southwest): Thank you, Mr. Minister, for your opening remarks. The devolution of these airports, in particular Calgary, is of extreme interest to me.

On page 13 you stated that the four local airport authorities have received the federal lease rental formula. I wonder if you could expand upon that. Are all the formulae exactly the same, or are they flexible depending upon the areas? Are they based on a certain percentage of the gross?

Mr. Lewis: Why do I not try to answer that in a preliminary fashion and then turn it over to Victor, who is negotiating it lease by lease—and line by line too, I guess.

We have a private sector advisory committee that who will advise the Crown on just how we should go about negotiating the leasing of crown assets, which represent a substantial amount of money, in order that there would be a return to the Crown and the taxpayer.

That committee has been assisted by the firm of Ernst and Young in preparing what are called the base cases. In the negotiation on each individual site, there are three or four revenue streams, to which Victor will refer, from which it is possible to get varying percentages. I guess the negotiations in each case depend on just what can be derived from them and what sort of an asset base we have. That is my layman's look at it.

Mr. Victor Barbeau (Assistant Deputy Minister, Airports Group, Department of Transport): Perhaps I can add a few details to what Minister Lewis said that may go some way towards answering your question.

First of all, as Minister Lewis pointed out, we devised the formula with the help of the advisory board, but also with the help of a firm of outside financial consultants.

Essentially what we were looking for was a formula that would, on the one hand, ensure a base that in turn would ensure consistency throughout the country, because of course we are negotiating with local airport authorities throughout the country and will be negotiating with many more. So we wanted to assure a base, but at the same time we wanted to ensure in this formula the possibility of differences from one site to the other. That is indeed what we have done.

So although the formula presents a base from which everybody must negotiate with us, and the formula, as Minister Lewis pointed out in summary, deals with three revenue streams, it also deals, for each of those revenue

[Translation]

Ainsi se termine ma déclaration, monsieur le président. M. Barbeau et moi répondrons maintenant volontiers à vos questions.

Mme Sparrow (Calgary-Sud-Ouest): Je vous remercie, monsieur le ministre, de ces remarques préliminaires. La cession des aéroports, et plus particulièrement de l'aéroport de Calgary, m'intéresse au plus haut point.

À la page 24 de votre exposé, vous dites que les quatre administrations aéroportuaires locales ont reçu la formule de location proposée par le gouvernement fédéral. Je me demande si vous pourriez nous donner plus de détails à ce sujet. La formule est-elle identique pour tous les aéroports, ou peut-elle varier d'un aéroport à l'autre? La formule est-elle fonction des recettes brutes de l'aéroport?

M. Lewis: Si vous le permettez, je répondrai de façon préliminaire à votre question, puis je céderai la parole à Victor, qui s'occupe de négocier chacune des ententes de location—je dirais même chacun des termes de ces ententes.

Nous avons un comité consultatif du secteur privé qui conseillera le gouvernement sur la façon de négocier la location des biens de la Couronne ayant une importante valeur monétaire, de façon que la Couronne et le contribuable obtiennent un rendement acceptable.

Ce comité a reçu l'aide du cabinet Ernst & Young pour élaborer ce qu'il est convenu d'appeler des cas de référence. Au moment de négocier l'entente de location avec chacun des aéroports, il faut tenir compte de trois ou quatre catégories de recettes, comme Victor pourra vous l'expliquer, et le pourcentage qu'il est possible d'obtenir varie selon la catégorie de recettes. Je suppose que les conditions de l'entente négociée dépendent de ce qui peut être tiré de chaque catégorie de recettes et de l'importance de nos éléments d'actifs. Voilà du moins l'interprétation que je peux vous donner en tant que profane.

M. Victor Barbeau (sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports, ministère des Transports): Je peux peut-être ajouter quelques détails pour compléter la réponse du ministre Lewis à votre question.

Tout d'abord, comme l'a fait remarquer M. Lewis, nous avons élaboré la formule avec l'aide du conseil consultatif, mais nous avons également obtenu l'aide d'un cabinet d'experts-conseils financiers indépendants.

Nous voulions essentiellement en arriver à une formule qui, d'une part, servirait de cadre, de manière à assurer une certaine uniformité à l'échelle du pays, puisque nous négocions à l'heure actuelle avec des administrations aéroportuaires locales de différentes régions du pays et que nous devons négocier avec beaucoup d'autres administrations. Nous voulions donc nous doter d'une formule cadre, mais nous voulions également que la formule retenue permette de tenir compte des différences entre les divers aéroports. Et c'est effectivement ce que nous avons fait.

Ainsi, la formule sert de cadre aux négociations avec les différentes administrations aéroportuaires et, comme l'a fait remarquer le ministre Lewis dans son exposé, elle permet aussi de tenir compte de trois sources de revenu, le calcul

[Texte]

streams, with two parts. One is the base that represents what Transport Canada would be projecting to earn from the airport. The second part of it is really participation in future revenues that the local airport authority will add as added value to the airport.

So essentially we are dealing again with the same base in terms of a formula, but there are possibilities of differences, and that is indeed why we are negotiating, very intensely, I must add, with each of the local airport authorities.

As was pointed out, we have reached, in principle, financial agreements with both Vancouver and Edmonton at this point. These financial agreements of course have to be ratified by Treasury Board when they ratify the total package.

Mrs. Sparrow: You and the minister mentioned three revenue streams. Are these three revenue streams common to all four airports?

Mr. Barbeau: They are, yes. They are common to any airport. The revenue streams are what we refer to as air side; that is, the revenue derived from landing fees, licences, and so on. So they are all the air-side kinds of fees that an airport collects. Then you have the commercial side, and this is essentially the terminal buildings and parking structures and so on. The third stream of revenue is the lands and the rental and development of those lands. That is common to virtually any airport that produces revenue.

Mrs. Sparrow: Mr. Lewis, in your remarks you certainly mentioned, with regard to language, areas you would be willing to reconsider, take a second look at. Could you enlarge upon that, please?

Mr. Lewis: The Official Languages Act ensures that the travelling public have the services provided to them in both official languages.

• 1545

Mrs. Sparrow: Yes, of course.

Mr. Lewis: What I think is at issue is the question of the workplace. We initially felt the local airport authorities were autonomous, that they were not in the same position as crown agencies and that the language of work should be left to the local airport authority.

Mrs. Sparrow: With regard to safety, which is of course first and foremost in everyone's mind, what other areas might remain under federal government control at these airports?

Mr. Lewis: There is air traffic control, control of the tarmac—or the apron—security.

Mr. Barbeau: Everything that refers to safety and security at the airport remains under Transport Canada, either through direct operation or by regulation or guideline.

Mrs. Sparrow: With regard to immigration?

[Traduction]

étant fait de deux façons pour chacune d'elles. Premièrement, on calcule le montant des recettes prévues par Transports Canada. Deuxièmement, on calcule le montant de la participation du gouvernement aux recettes supplémentaires que les administrations aéroportuaires locales pourront réaliser.

En gros, la formule de base est donc la même, mais il peut y avoir des variations, et c'est justement pour cette raison que nous négocions de façon très intense, soit dit en passant, avec chacune des administrations aéroportuaires locales.

Comme l'a indiqué le ministre, nous avons jusqu'à présent réussi à conclure des ententes financières de principe avec les administrations de Vancouver et d'Edmonton. Ces ententes devront être approuvées par le Conseil du Trésor lorsqu'il approuvera le tout.

Mme Sparrow: Le ministre et vous avez fait état de trois sources de revenu. Ces trois sources de revenu se retrouvent-elles dans les quatre aéroports?

M. Barbeau: Oui, on les retrouve dans tout aéroport. La première catégorie de recettes est celle qu'est liée aux activités aériennes: c'est-à-dire les recettes tirées des droits d'atterrissage, des permis, et ainsi de suite. Il s'agit donc des divers droits perçus par les aéroports relativement aux activités aériennes. Vient ensuite la catégorie des recettes liées aux activités commerciales, c'est-à-dire à l'utilisation des aérogares, des terrains de stationnement et des autres infrastructures. Enfin, il y a les recettes tirées des terres qui appartiennent à l'aéroport, c'est-à-dire de la location et de l'aménagement de ces terres. Ces catégories de recettes se retrouvent donc dans tout aéroport qui produit un revenu quelconque.

Mme Sparrow: Monsieur Lewis, dans vos remarques, vous avez bien sûr parlé de la question linguistique et des aspects que vous seriez disposé à réexaminer. Pourriez-vous nous donner davantage de précisions à cet égard?

M. Lewis: La Loi sur les langues officielles garantit au public voyageur le droit d'être servi dans l'une ou l'autre des deux langues officielles.

Mme Sparrow: Oui, bien sûr.

M. Lewis: C'est le milieu de travail qui est en cause ici. Au départ, nous avons pensé que les autorités aéroportuaires locales étant autonomes, elles n'étaient pas comme des sociétés de la Couronne et pouvaient prendre leur propre décision quant à la langue de travail utilisée.

Mme Sparrow: En ce qui concerne la sécurité—et, bien sûr, c'est la considération suprême—quels sont les autres domaines qui devraient rester sous le contrôle du gouvernement fédéral dans ces aéroports?

M. Lewis: Il y a le contrôle du trafic aérien, le contrôle du trafic au sol, c'est-à-dire sur la piste et aux abords de l'aéroport, ainsi que la sécurité.

M. Barbeau: Tout ce qui concerne la sécurité dans les aéroports continue à relever de Transports Canada, soit directement, soit par l'entremise de règlements ou de directives.

Mme Sparrow: Et l'immigration?

[Text]

Mr. Barbeau: Anything having to do with other departments. There is no question there at all. All the inspection services being performed by Agriculture, Immigration, Customs and so on, remain exactly as they are. We are in effect having memoranda of understanding drawn up that will serve to assure agreements between the local airport authority and the inspection services, much in the same way as the operators of the airports now have these memoranda of agreements with inspection services of other federal departments.

Mr. Lewis: So their emergency response service level would have to be the same as that one that is not turned over.

Mr. Barbeau: Of course in terms of emergency response services we would be providing guidelines that will apply throughout the country. The guidelines would of course specify what they have to do, but they would have some flexibility as to how they do it. But essentially it remains a safety kind of consideration and that remains Transport Canada's responsibility.

Mrs. Sparrow: You mentioned in your remarks that Edmonton had presented you with a comprehensive package of benefits as well as formal offers of employment. Do all the benefit packages have to be equal or the same at each and every airport or do you look at them on a certain criteria level to see if they fit?

Mr. Lewis: It would seem to me that one airport could offer a better one than another one, but it would have to be comparable to what they have now.

Mrs. Sparrow: Are these looked at down the road, say, in a matter of 8 or 10 or 12 months or are they finalized once you agree to them, Mr. Minister?

Mr. Barbeau: To this point only Edmonton has formally presented to our staff their proposal for a package of benefits. We have negotiated starting from a baseline which, in our judgment and in that of Treasury Board Secretariat, they must meet. That is why I think the Minister of Transport says it can be better. We are dealing with a base that all airport authorities must meet. Over and above that they may do other things. That base has to be generally comparable to what public servants with the federal government now receive, but the packages can be applied differently down the way.

I would also point out that the benefits we have negotiated as Transport Canada at this point with the local airport authorities do not really touch on the collective agreements that employees have, because those collective agreements stay in force. Indeed, part of the legislation that is before you is to provide for those collective agreements to stay in force until the Labour Relations Board sets up a new bargaining agent for the group of employees and they sign a new collective agreement.

We have really two tiers of benefits, those that are assured under their collective agreement and on top of that benefits that currently do not form of the collective agreement we have negotiated. On the first one there is no

[Translation]

M. Barbeau: Tout ce qui concerne d'autres ministères. Dans ce cas-là, cela ne fait pas de doute. Tous les services d'inspection qui relèvent des ministères de l'Agriculture, de l'Immigration, des Douanes, etc., restent inchangés. En fait, des protocoles d'entente sont en cours de préparation qui confirmeront les ententes entre les autorités aéroportuaires locales et les services d'inspection, des protocoles d'entente calqués sur ceux qui existent actuellement entre les exploitants d'aéroports et les services d'inspection d'autres ministères fédéraux.

M. Lewis: Par conséquent, leur capacité de réaction en cas d'urgence doit être au même niveau que les services qui n'ont pas été cédés.

M. Barbeau: Bien sûr, en ce qui concerne les services d'urgence, nous publierons des directives qui s'appliqueront à tous les aéroports. Ces directives préciseront la marche à suivre, mais laisseront tout de même une certaine marge de manoeuvre. Cela dit, dans la mesure où cela touche à la sécurité, cela fait toujours partie des responsabilités de Transports Canada.

Mme Sparrow: Vous avez dit qu'Edmonton vous avait soumis un programme de prestations ainsi qu'une série d'offres d'emploi. Est-ce que les programmes de prestations doivent être identiques ou équivalents dans tous les aéroports, ou bien est-ce que vous êtes prêts à les juger d'après certains critères?

M. Lewis: Un aéroport pourrait probablement offrir un programme supérieur à ce qu'offre un autre aéroport, mais dans tous les cas, ces prestations doivent être comparables à ce qui existe actuellement.

Mme Sparrow: Est-ce qu'on reconsidérera ces questions dans huit, 10 ou 12 mois, ou bien cela sera-t-il réglé dès que vous aurez donné votre accord, monsieur le ministre?

M. Barbeau: Pour l'instant, seul Edmonton nous a soumis un programme de prestations pour les employés. Pour négocier, nous sommes partis d'un minimum qui, à notre avis, est celui qu'utilise le secrétariat du Conseil du Trésor, un minimum qui doit être respecté. C'est la raison pour laquelle le ministre des Transports a déclaré qu'on pouvait l'améliorer. Il s'agit d'un minimum que toutes les autorités aéroportuaires doivent respecter. Elles peuvent aller plus loin, offrir plus, mais d'une façon générale, ce minimum doit être comparable aux prestations actuelles des fonctionnaires du gouvernement fédéral. Cela dit, les modalités peuvent varier.

Je signale que les prestations négociées à ce jour entre Transports Canada et les autorités aéroportuaires locales ne touchent pas vraiment aux ententes collectives signées par les employés, les ententes qui sont toujours en vigueur. D'ailleurs, le projet de loi que vous avez sous les yeux prévoit, entre autres choses, que ces conventions collectives resteront en vigueur jusqu'à ce que le Conseil des relations du travail nomme un nouvel agent de négociation pour le groupe des employés et jusqu'à ce qu'une nouvelle convention collective soit signée.

Autrement dit, il s'agit de deux niveaux de prestations, d'une part celles qui sont fixées par la convention collective et, en plus de cela, les prestations qui ne figurent pas actuellement dans cette convention que nous avons négociée.

[Texte]

equivocation. It has to be identical. On the second one it has to be as good as what they are receiving now generally, although there may be some give and take on some of them. Essentially that is it.

• 1550

Mr. Marchi (York West): I would like to welcome the minister to our committee.

When we talk about airports and transfer of federal authority in terms of airports, the new Terminal 3 at Pearson International Airport comes up and I think it can impact on the type of good will that such a bill before us can or cannot generate among the public, because to a certain degree the secrecy with which the government has approached the deal at Terminal 3 does not speak too loudly about the process being open and up front.

I would like to utilize this occasion to let the minister be somewhat more forthcoming than he was minutes ago in Question Period.

First, is it possible to obtain a copy of the said agreement between the private consortium and the federal government vis-à-vis Terminal 3?

Secondly, can the minister elaborate a little more specifically, other than quoting the press release of some two years back, about the kind of expected revenues that will be generated for the private consortium at Terminal 3?—more or less ballpark if he cannot be very specific. What will be the federal government's share or take of those revenues? Lastly, will he talk a bit about things we have been hearing in terms of the Canadian taxpayers, through loans or what have you, picking up any shortfalls of cashflow problems that may or may not occur at Terminal 3?

I would like to begin with those questions as a way of trying to open up what has been a very secretive-type process with which many people, including myself, have some degree of trouble.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): On a point of order, Mr. Chairman, does this line of questioning really have a direct bearing on this bill?

The Chairman: I would suspect that it has, but I will listen carefully to the answer and see whether or not it is germane to the discussion.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Lewis: If there had not been a point of order I was going to compliment my colleague on the way he led into it and went from this bill to that.

If my honourable friend has no questions about the treatment of employees that we have tried to provide in this bill, and no question about the Official Languages Act, then I appreciate that he is satisfied with the drafting of the bill and I am prepared to discuss Pearson on that basis.

First of all, we cannot divulge the agreement between the developer and the federal government, as a result of the 1983 Freedom of Information Act, much as we would like to, so that is a private deal. That act was brought in—

[Traduction]

Dans le premier cas, c'est parfaitement clair, cela doit être identique. Dans le second cas, les prestations doivent être au moins aussi intéressantes que celles qu'ils reçoivent déjà en général, mais on peut envisager aussi certains compromis. Voilà donc la situation.

M. Marchi (York-Ouest): Je souhaite la bienvenue au ministre.

Lorsqu'on parle d'aéroports et de cession des compétences fédérales sur les aéroports, on pense forcément à la nouvelle aérogare 3 de l'aéroport international Pearson. En effet, cela pourrait avoir une influence sur la façon dont ce projet de loi est accueilli par le public, parce que le gouvernement s'est entouré d'un certain secret lors des négociations au sujet de l'aérogare 3, et n'a pas manifesté une volonté d'ouverture excessive.

Je veux donc donner au ministre l'occasion de faire preuve d'un peu plus d'ouverture qu'il ne l'a fait il y a quelques minutes à la période des questions.

Pour commencer, est-il possible d'obtenir une copie de l'entente qui a été signée entre un consortium privé et le gouvernement fédéral à propos de l'aérogare 3?

Deuxièmement, le ministre peut-il nous donner des détails un peu plus précis, et ne pas se contenter de citer un communiqué de presse qui remonte à deux ans, des détails au sujet des revenus que le consortium privé entend tirer de l'aérogare 3? S'il ne peut pas nous donner des chiffres précis, du moins une idée approximative. Sur ces revenus, quelle sera la part du gouvernement fédéral? Enfin, que peut nous dire le ministre au sujet des rumeurs qui circulent et selon lesquelles les contribuables canadiens seraient appelés à contribuer, sous forme de prêts, etc., à la solution des problèmes de liquidités que l'aérogare 3 pourrait éprouver?

Je vais commencer par ces questions pour essayer d'y voir clair dans toute cette affaire, qui, jusqu'à présent, s'est souvent déroulée dans le secret, ce qui inquiète un peu certaines personnes, dont moi-même.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Est-ce que ces questions ont vraiment quelque chose à voir avec le projet de loi?

Le président: Je soupçonne que oui, mais je vais tout de même écouter la réponse attentivement pour voir si c'est bien le cas.

M. Belsher: Merci, monsieur le président.

M. Lewis: Si l'on n'avait pas invoqué le Règlement, j'aurais félicité mon collègue pour la façon adroite dont il est passé d'un sujet à l'autre.

Si mon honorable ami n'a pas de questions à poser au sujet des conditions de travail des employés et pas de questions non plus au sujet de la Loi sur les langues officielles, j'imagine qu'il est satisfait des dispositions de ce projet de loi, et je suis prêt à discuter avec lui de l'aéroport Pearson.

Pour commencer, nous ne pouvons pas révéler les termes de l'accord conclu entre le promoteur et le gouvernement fédéral à cause de la Loi sur la liberté de l'information adoptée en 1983. Nous aimerions bien pouvoir le faire, mais il s'agit d'une transaction privée. Cette loi a été adoptée. . .

[Text]

Mr. Marchi: Why not?

Mr. Lewis: It is a deal between the federal government and a private developer, and the information, for that reason and the act, is not public.

Secondly, on the question of the revenue I guess we have to say we did not have the money to do Terminal 3 ourselves so we went to the private sector and, through a long bidding process, awarded a contract to Airport Development Corporation. It will provide a return to the Crown, and at the same time it will provide us with a little breathing room on Terminals 1 and 2, especially 1, to get those cleaned up.

My friend has asked for the details. I think one thing should be made clear. Pearson International Airport produces a financial statement every year. It is audited, and it will be available. It will be available. I am not sure of the year end—I am not sure of the fiscal year.

• 1555

I would suggest that the December 31, 1991, financial statements are going to be different from this year in that there will be a profit shown from Terminals 1 and 2 on the revenues and expenditures. Then there will be a figure for the moneys received as a result of the agreement with Terminal 3. We will be able to determine what the Crown is getting. It will be based on the \$2 million payment to Transport Canada on signing. I guess that is already in the financial statements. There is \$28 million going to Transport Canada on the opening of the terminal, a sliding scale of 3% to 5% of gross revenue for the first five years, plus a \$1 million minimum guarantee, and after five years, 6% of gross with a guaranteed minimum of \$3.6 million to Transport Canada. Once the hotel opens in the fall, I guess, there will be a 3% of gross revenue on that with a minimum guarantee. That was the second question. What we can expect, I do not know, because we do not have any experience with what that mix of tenants is going to provide us with. We will get that as we go along.

My honourable friend made reference to the loan guarantee. It was a loan guarantee that in any year when the terminal complex operates at a deficit, the Airport Development Corporation can borrow an amount from Transport Canada up to a maximum of two-thirds of the landing fees from Terminal 3 air carriers or \$8 million, whichever is less, for a total of \$70 million, principal and interest. It is calculated that this would take six years in a deficit before that would be wiped out. In the meantime, they would have had to have made principle payments on the loan anyway. There we are.

Mr. Marchi: I do have concerns with the present legislation. If you look at the schedule, we will be meeting here all week. It is not every occasion that we have the luxury of having a minister before us. Forgive me if I stray

[Translation]

M. Marchi: Pourquoi pas?

M. Lewis: C'est une transaction entre le gouvernement fédéral et un promoteur privé; ce n'est donc pas une information du domaine public.

Deuxièmement, à propos des arrangements financiers, comme nous n'avions pas nous-mêmes suffisamment d'argent pour construire l'aérogare 3, nous nous sommes adressés au secteur privé et, au terme d'un long processus d'appel d'offres, nous avons accordé le contrat à la société Airport Development Corporation. Aux termes de ce contrat, la Couronne réalisera des bénéfices, et cela nous permettra également de souffler un peu aux aérogares 1 et 2, de les arranger un peu, et en particulier l'aérogare 1.

Mon collègue m'a demandé des détails. Je dois préciser une chose; chaque année, l'aéroport international Pearson publie un bilan financier. Ce bilan fait l'objet d'une vérification, et il doit être publié. Le bilan sera déposé, mais je ne sais pas exactement à quel moment se termine l'exercice financier de la compagnie.

Je pense que le bilan du 31 décembre 1991 aura changé par rapport à celui de cette année, car on pourra y voir un profit du côté des revenus et dépenses des aérogares 1 et 2. Y figureront également les sommes reçues à la suite de l'accord conclu avec l'aérogare 3, ce qui devrait nous permettre de déterminer combien reçoit la Couronne. Cette somme dépendra des 2 millions de dollars que l'on versera à Transports Canada à la signature. Mais je pense que cela se trouve déjà dans le bilan. Vous y trouvez les 28 millions de dollars versés à Transports Canada à l'ouverture de l'aérogare, l'échelle mobile de 3 p. 100 à 5 p. 100 des revenus bruts pendant les cinq premières années, auxquels vient s'ajouter une garantie de 1 million de dollars au bas mot, puis après cinq ans, 6 p. 100 des revenus bruts avec un minimum garanti de 3,6 millions de dollars versés à Transports Canada. L'inauguration de l'hôtel, à l'automne, permettra d'y ajouter 3 p. 100 de revenus bruts avec un minimum de garantie. Voilà pour votre deuxième question. Je ne sais pas ce à quoi nous pouvons nous attendre, parce que c'est la première fois que nous avons affaire à un ensemble de locataires de ce genre-là. Nous verrons au fur et à mesure.

L'honorable député a mentionné la garantie d'emprunt. Cette garantie prévoit que, en cas d'année déficitaire pour l'aérogare, la société Airport Development Corporation peut emprunter de Transports Canada jusqu'à concurrence des deux tiers de la taxe d'atterrissage perçue auprès des transporteurs aériens de l'aérogare 3, ou 8 millions de dollars, selon celui des deux montants qui est le moindre, jusqu'à un maximum de 70 millions de dollars, représentant le capital et les intérêts. Les calculs prévoient qu'il faudrait six ans pour éliminer le déficit. Entre-temps, il leur faudrait avoir fait les versements suffisants pour rembourser le capital, de toute façon.

M. Marchi: Le projet de loi pose certaines difficultés, à mon sens. Or, si vous regardez notre calendrier, nous sommes censés nous réunir toute la semaine. Ce n'est pas tous les jours que nous avons le luxe de recevoir un ministre.

[Texte]

from the specifics of the bill you mentioned. I would hate you to put words in my mouth like that, because I am concerned. If you will show up at the other meetings, we will take care of the other concerns.

I have trouble, though, following the logic of your argument. Terminal 3 has been built by a private consortium, a private developer. That is fine. The other party of the deal is the federal government, and while the development in itself is a private undertaking, I am just wondering why you see fit to suggest that the whole deal is a private one when in fact the federal government acts on behalf of 26 million Canadians. Why is it impossible for those shareholders of the federal government, if you will, to have any inkling of the kind of agreement you entered into with the private developer?

While you talked about certain percentages, you are very hesitant about talking about dollars and cents in terms of revenues. Surely, you and your department must have had some planning figures with respect to what these revenues would be before you signed an agreement. I do not know why you are shying away from trying to give Canadians, through this committee and Parliament, an inkling of what kind of revenues will be forthcoming to the federal government and what kind of revenues the private developer has obviously signed himself into.

Mr. Lewis: It is my understanding that the agreement with the private developer was part of the terms of a request for proposals that it would be private, and therefore we are keeping our word and keeping it private. By the mere mention and continual repetition of this comment, I do not think there is anything sinister about it. The federal government makes several deals a day, probably, with private entrepreneurs.

Mr. Marchi: As big as this one?

Mr. Lewis: The principle is there. By this attack on the Airport Development Corporation and Huang and Danczkay, I do not think you gain anything.

Mr. Marchi: Mr. Minister, who is attacking Huang and Danczkay? I think they have done a hell of a job in putting up a building. They have done their job. What we are trying to find out is what kind of a job the federal government has done on their end. I am not talking about Huang and Danczkay.

• 1600

Mr. Lewis: Here are all the papers we have made public over the course of time on Pearson. I brought them along just in case we got sidetracked in this discussion today. You are welcome to review them. I will table them with the committee herewith.

The Chairman: I am also a little bit concerned that we are getting sidetracked from the reference we have before us. One short question, Mr. Marchi, please.

Mr. Marchi: The other part of that agreement concerns the whole right of access to limousines and taxis which seems to have been signed away to the private developer. Can the minister confirm that is factual information? What is the government planning to do about it?

[Traduction]

Je vous demande donc de m'excuser si je déborde du cadre du projet de loi. Je ne voudrais pas que vous m'interprétiez mal, mais le projet de loi me préoccupe. Si vous acceptiez de comparaître à nouveau à d'autres séances, nous pourrions nous arrêter aux autres préoccupations.

J'ai du mal à suivre votre logique. L'aérogare 3 a été construite par un consortium privé, c'est-à-dire un promoteur privé, ce qui est très bien. Mais l'autre partie à l'entente, c'est le gouvernement fédéral. Même si la mise en valeur est en elle-même une entreprise privée, je ne comprends pas pourquoi vous laissez entendre que l'affaire est privée, alors que le gouvernement fédéral représente 26 millions de Canadiens. Pourquoi est-il impossible pour les actionnaires du gouvernement fédéral, si j'ose dire, de se renseigner sur le type d'entente que vous avez conclue avec le promoteur privé?

Vous avez bien parlé de certains pourcentages, mais vous n'avez pas encore osé parler des revenus en chiffres réels, c'est-à-dire en dollars et en cents. J'imagine que, avant de signer cet accord, votre ministère et vous-même avez fait certains calculs pour déterminer ce que ce projet pourrait vous rapporter. Je ne comprends pas pourquoi vous refusez de donner aux Canadiens, par le biais du comité et du Parlement, une idée des recettes que cela pourra représenter pour le gouvernement fédéral et aussi une idée de ce que cela pourra rapporter au promoteur privé.

M. Lewis: Je crois savoir que l'entente conclue avec le promoteur privé prévoit que les modalités de la demande de propositions restent secrètes, et, par conséquent, nous tenons parole: nous n'en parlons pas. Vous avez beau vous répéter et en parler continuellement, il n'y a rien de sinistre à toute cette affaire. Après tout, le gouvernement fédéral conclut plusieurs transactions de ce genre chaque jour avec des entrepreneurs privés.

M. Marchi: Aussi importante que celle-ci?

M. Lewis: Le principe reste le même, quel qu'il soit. Vous ne gagnez rien à attaquer la société Airport Development Corporation et Huang et Danczkay.

M. Marchi: Monsieur le ministre, qui parle d'attaquer Huang et Danczkay, qui ont fait un travail fantastique lorsqu'ils ont construit cet édifice? Ils ont fait leur boulot. Ce que nous essayons de découvrir, c'est quel genre de travail le gouvernement fédéral a fait de son côté. Je n'ai jamais parlé de Huang et Danczkay.

M. Lewis: Voici tous les documents que nous avons de tout temps rendus publics au sujet de l'aéroport Pearson. J'ai pensé les apporter avec moi aujourd'hui au cas où nous digressions, en cours de route. Ils sont à votre disposition, car je les dépose auprès du comité.

Le président: Moi aussi, cela m'inquiète un peu que nous ayons digressé du sujet dont nous sommes saisis. Monsieur Marchi, soyez bref, je vous prie.

M. Marchi: La transaction conclue concerne également le droit d'accès aux limousines et taxis que l'on semble avoir complètement cédé au secteur privé. Le ministre peut-il le confirmer? Et que compte faire le gouvernement?

[Text]

We have heard about plans for negotiating to buy back the clause. Or has that clause already been reclaimed by the government? If so, exactly what was the price of that reclaim?

Mr. Lewis: The question of taxis is difficult at any airport, as I have come to understand. What we did was take back the responsibility for taxis and limousines at Terminal 3, in the interests of the people using them, so that we could have the same deal at all three terminals and provide the service to the public. Any payments made to the developers are going to be offset by increased revenues from additional permits and higher fees.

We have tried the open system, but I am advised that it did not provide very good and consistent service to the public. We are going back to the existing permit system and flying with that.

Mr. Marchi: Can you tell us what the payments are in terms of the offset?

Mr. Lewis: I do not have them with me, but we can provide them to the committee.

Mr. Marchi: I would appreciate that.

Mr. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke): Mr. Minister, to try to get back to the direct subject-matter before us is probably a good idea.

One of the major concerns is the people who will be most impacted, at least on the ground floor in the implementation of the legislation, the employees themselves. I noted the words you used yourself in your own presentation, that "it is a fundamental principle of the airport transfer process that employees be fairly treated by the L.A.A.s" and "the government has recognized that airport employees must be properly looked after". But there seems to be a problem, whether a real problem or a perceived problem, on the whole matter of consultation.

The union involved, the Canadian Union of Transportation Employees, has apparently been trying unsuccessfully for some two years to be made part of the consultation process leading up to the bill. As they do represent many of the employees who will be directly impacted, I would like to ask you whether you have met with representatives of the employees who will be affected by this bill and, if not, why not?

Mr. Lewis: I have not met directly with any of the employees in this particular instance at the four airports in question. I did not feel it was my position to become involved with the local airport authority, which was negotiating it, Transport Canada, which was making sure that they got the base line that Victor talked about, and the employees themselves. I did not think you needed the minister thrown into that mix.

• 1605

Having said that, I think you are open this Wednesday, and I would certainly hope that this union you are talking about... We are very fortunate, I think, Mr. Chairman. We started this with a week's notice. You have me and the

[Translation]

Nous avons entendu parler de projets que le gouvernement aurait de racheter cette clause. Le gouvernement a-t-il déjà récupéré ce droit d'accès? Dans l'affirmative, combien cela lui a-t-il coûté?

M. Lewis: J'ai fini par comprendre que toute cette affaire de taxis est difficile, peu importe l'aéroport en question. Ce que nous avons fait, c'est simplement reprendre en charge les taxis et les limousines à l'Aérogare 3, dans l'intérêt des clients, de sorte à pouvoir avoir la même entente aux trois terminaux et offrir le même service au public. Toute somme que nous aurons versée aux promoteurs sera compensée par l'accroissement des recettes que nous procureront le plus grand nombre de permis et l'augmentation des tarifs.

Nous avons opté pour le système ouvert, mais on m'a fait savoir qu'il ne permettait pas d'offrir un service d'aussi haute qualité et aussi constant, et c'est pourquoi nous revenons au régime des permis qui existe déjà.

M. Marchi: Pouvez-vous nous dire quelles sont les sommes que vous avez versées par rapport à la compensation?

M. Lewis: Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais nous pouvons vous les envoyer ultérieurement.

M. Marchi: Je vous en serais reconnaissant.

M. Kristiansen (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Monsieur le ministre, il serait bon, en effet, de revenir au sujet qui nous occupe.

Ce qui nous préoccupe le plus, notamment, c'est le sort de ceux qui seront touchés au premier plan par l'application de la loi, c'est-à-dire les employés. Dans votre exposé, vous avez dit vous-même que «l'administration aéroportuaire locale doit traiter les employés équitablement: c'est un principe fondamental du processus de cession d'aéroport». Et aussi que «le gouvernement a reconnu que le sort des employés de l'aéroport doit être convenablement assuré». Mais il semble, à tort ou à raison, que toute la question de la consultation soit problématique.

L'Union canadienne des employés des transports, qui est le syndicat intéressé au premier chef, semble avoir tenté en vain depuis deux ans de se faire entendre au cours du processus de consultation ayant précédé le dépôt du projet de loi. Puisque ce syndicat représente une bonne partie des employés qui seront directement touchés, je voudrais savoir si vous avez rencontré des représentants des employés qui seront visés par le projet de loi et, dans la négative, pourquoi pas?

M. Lewis: Je n'ai personnellement rencontré aucun des employés visés par le projet de loi, à aucun des quatre aéroports touchés. J'ai jugé qu'il n'était pas de mon ressort de m'interposer entre, d'une part, l'administration aéroportuaire locale qui était les négociateurs, et Transports Canada, qui s'assurait du dénominateur commun dont a parlé M. Barbeau, et d'autre part, les employés eux-mêmes. L'intervention du ministre était parfaitement inutile.

Cela dit, vous allez peut-être siéger ce mercredi, j'espère vraiment que le syndicat dont vous parlez... Nous avons beaucoup de chance, monsieur le président. Le processus a démarré avec un préavis d'une semaine; je suis

[Texte]

Commissioner of Official Languages. Four different local airport authorities have arranged to come here on one week's notice, and I am sure that on Wednesday when there is a vacancy, this group of union members you are talking about will probably want to fill that open slot.

They have an opportunity to discuss the bill. I have not had any direct or indirect correspondence that I know of telling me they have any difficulties with the bill. The bill was introduced October 9, so there has been an opportunity to come and see me about it since then. We are open to any suggestions. We have tried to cover what we said we would do in the legislation.

Mr. Barbeau: As the minister pointed out, there was no involvement on the part of the Minister of Transport as the negotiations proceeded. We have been actively involved in the transfer process—I am talking about myself and the task force—for two and a half years. From the very beginning we spoke to the Canadian Union of Transportation Employees. We explained the process we were launching into. We shared with them the principles on which we would be negotiating and promised them that as we went through the process we would keep them at least informed.

The essence here, as I was saying before, is that we did not negotiate anything that has to do with the collective agreement. The items we negotiated with the local airport authorities have to do with things that are over and above the collective agreement. The way we have worked it out is that at every site, at every one of the airports that is subject to transfer, a communications committee has been formed, which involves management, the unions, representatives of staff and members of the task force negotiating the transfer.

The aim of this committee, and it has fulfilled its goal very, very well, was to assure a flow of information for everybody involved—the union, the employees, management and a member of the task force. They would meet on approximately a monthly basis to make sure staff concerns were brought to the attention of the task force as we were negotiating the parameters, and, on the other hand, we could inform people as things progressed.

When we came down to the last thrusts of negotiating the agreement, and the only one we have finalized is Edmonton, we met with the Union of Canadian Transportation Employees and the local airport authority. The representatives from the local airport authority informed the union in great detail as to what package they were proposing. We left them time to respond to us, and they did. Two weeks after that we met with staff.

In all cases, and I think this refers to a question you were asking earlier, nobody interprets that the package that has been negotiated has been written in stone at this point. Some changes are possible. In some cases there will not be changes of substance. What I am in effect saying is that from this point on the union has all the opportunities to make their views known to us and to the local airport authority, and those views can be taken into consideration.

[Traduction]

venu témoigner, et vous entendrez aussi le Commissaire aux langues officielles. Malgré ce préavis de seulement une semaine, quatre administrations aéroportuaires locales ont dit qu'elles allaient comparaître, et je suis sûr que ce groupe de syndiqués dont vous avez parlé voudra sans doute comparaître mercredi, s'il vous reste du temps.

Ils ont eu la possibilité de discuter du projet de loi, et ils ne m'ont pas écrit pour me dire qu'il leur posait des difficultés. Cette mesure législative a été présentée le 9 octobre, ce qui leur a donné suffisamment de temps pour venir m'en parler. Nous sommes prêts à entendre toutes les suggestions; dans ce projet de loi, nous avons essayé d'atteindre le but que nous nous étions fixé.

M. Barbeau: Comme l'a dit le ministre, le ministère des Transports n'a pas participé aux négociations. Avec le groupe de travail, je m'occupe très activement du processus de cession depuis deux ans et demi. Dès le début, nous avons parlé à l'Union canadienne des employés des transports, à qui nous avons expliqué ce que nous nous proposons de faire. Nous lui avons fait part des principes sur lesquels reposeraient les négociations, et nous lui avons promis de la tenir au courant au fur et à mesure que le processus évoluerait.

Comme je l'ai dit précédemment, essentiellement, nous n'avons rien négocié qui concerne la convention collective. Les négociations avec les autorités aéroportuaires locales concernaient toutes les questions, à l'exception des conventions collectives. Voici comment nous avons procédé: à chacun des aéroports devant faire l'objet d'une cession, nous avons constitué un comité de communication auquel étaient représentés le patronat, les syndicats, les porte-parole du personnel ainsi que les membres du groupe de travail négociant la cession.

Le rôle du comité—et il l'a fort bien rempli—était de bien informer tous les intéressés, le syndicat, les employés, le patronat et un membre du groupe de travail. Les membres du comité se sont réunis une fois par mois, afin de s'assurer que les préoccupations du personnel étaient portées à l'attention du groupe de travail au fur et à mesure que nous négociions les paramètres, et, d'autre part, il nous était possible d'expliquer comment les choses évoluaient.

Vers la fin de la négociation de l'accord, et nous n'en avons confirmé qu'un seul à Edmonton, nous avons rencontré l'Union canadienne des employés des transports et l'administration aéroportuaire locale, dont les représentants ont expliqué au syndicat, et de façon détaillée, les mesures qu'elle proposait. Nous leur avons laissé le temps de nous répondre, et deux semaines plus tard, nous avons rencontré le personnel.

En réponse à une question que vous avez posée tout à l'heure, je peux vous dire que dans tous les cas, personne ne considère que les mesures qui ont été négociées sont déjà immuables. Certaines modifications sont possibles, mais dans certains cas, elles ne porteront pas sur des questions de fond. Ce que je suis en train de vous dire, c'est que dès ce moment, le syndicat a toute latitude de nous présenter son point de vue, et de le présenter aussi à l'administration aéroportuaire locale, et nous en tiendrons compte.

[Text]

The other thing we must bear in mind is that the end result of this exercise is that it is up to the individual employee to accept or reject an offer of employment with the local airport authority. Our job now, as management in Transport Canada, and the job of the local airport authority and indeed of the Union of Canadian Transportation Employees is to ensure that the individual staff members who are subject to transfer are completely informed to the nth degree, first, about what benefits they have now and, second and most important, what benefits they will be receiving if they decide to join the new employers. I am trying to say that we have in my mind covered off all of the possible bases in terms of protecting the interests of staff members at those sites.

• 1610

Mr. Kristiansen: Will the process that has been followed at Edmonton be followed with the joint committee on each occasion as it comes up?

Mr. Barbeau: Yes, it is exactly the same process.

Mr. Kristiansen: So that is going to be the formal part of negotiations for the transfer and the process.

Mr. Barbeau: Yes.

Mr. Kristiansen: The bill provides for the minister to designate employees who will be affected by the transfer of an airport authority. Could we have some description of the mechanism used to determine who will be the designated employees? Is it the intent to restrict the application of the bill to direct employees of airports, or is it also to apply to other federal government employees who indirectly provide support to those airports?

Mr. Barbeau: The intent is to apply it to employees at the airport site only. Employees at other sites or at other federal departments are not touched by the transfer process.

Mr. Kristiansen: All right, I think I understand.

Mr. Barbeau: Essentially the principles from the outset stated that the local airport authority must make an offer of employment to all indeterminate staff at the airport site at the time of transfer. Those are the employees who will be designated.

Mr. Keyes (Hamilton West): I might want to point out to the chair, with respect, that at the onset of these hearings today you mentioned we would go to clause 2. Clause 2 sets out a number of key definitions, including paragraph 2.(2)(a) which would empower the Governor in Council to designate as a designated airport authority any entity to which the minister was to sell, lease or otherwise transfer, a federal airport. I feel, given that information, our discussion on Toronto International would be very germane to our discussions here this afternoon.

Has the minister been approached at all with any offers to purchase Terminals 1 and 2?

Mr. Lewis: No.

Mr. Keyes: No one has come forward to the federal government or your officials?

[Translation]

Il ne faut pas oublier non plus que finalement, c'est à chaque employé d'accepter ou de rejeter une offre d'emploi dans une administration aéroportuaire locale. Comme gestionnaires de Transports Canada, notre travail, celui de l'administration aéroportuaire locale, et aussi celui de l'Union canadienne des employés des transports, est de faire en sorte que chaque employé assujéti à la cession sache exactement quels sont ses avantages actuels, et surtout quels seront ses avantages s'il décide de se joindre aux nouveaux employeurs. J'essaie de vous dire que selon moi, nous avons prévu toutes les possibilités afin de protéger les intérêts des membres du personnel de ces aéroports.

M. Kristiansen: Va-t-on utiliser à chaque fois le même processus que celui qui a été suivi à Edmonton par le comité mixte?

M. Barbeau: Oui, on procédera exactement de la même façon.

M. Kristiansen: Cela fera donc officiellement partie des négociations sur le processus de cession.

M. Barbeau: En effet.

M. Kristiansen: En vertu du projet de loi, le ministre désigne les employés qui seront touchés par la cession d'une administration aéroportuaire. Quel sera le mécanisme utilisé pour désigner ces employés? Se propose-t-on de limiter l'application du projet de loi aux employés travaillant directement dans les aéroports, ou est-ce qu'il va viser aussi d'autres employés du gouvernement fédéral, qui y travaillent indirectement?

M. Barbeau: On se propose de limiter l'application du projet de loi aux employés des aéroports. Ceux qui travaillent ailleurs ou dans d'autres ministères fédéraux ne sont pas affectés par ces cessions.

M. Kristiansen: Très bien, je comprends.

M. Barbeau: Essentiellement, d'après les principes qui sont énoncés, l'administration aéroportuaire locale doit présenter une offre d'emploi à tout le personnel qui occupe dans l'aéroport un poste de durée indéterminée au moment de la cession. Ces employés seront désignés.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Je voudrais rappeler respectueusement au président qu'il a dit au début de cette séance d'aujourd'hui que nous examinerons l'article 2, où sont présentées un certain nombre de définitions importantes, notamment à l'alinéa 2.(2)a), habilitant le gouverneur en conseil à conférer le statut d'administration aéroportuaire désignée à la personne morale ou l'organisme cessionnaire. C'est dans cette perspective que notre discussion à propos de l'aéroport international de Toronto me paraît très pertinente pour nos délibérations de cet après-midi.

A-t-on fait des offres au ministre pour l'achat des aérogares 1 et 2?

M. Lewis: Non.

M. Keyes: Aucune n'a été faite au gouvernement fédéral ou à vos fonctionnaires?

[Texte]

Mr. Lewis: No one has approached me to purchase Terminals 1 and 2. It would be impossible for me to say if anybody has in the past approached any officials. We have made it clear, though, in my announcement vis-à-vis Terminals 1 and 2 that the government intends to go to the private sector on a long-term lease basis for the renovations of Terminals 1 and 2. Now that we have Terminal 3 up and running, we have some breathing space to do Terminals 1 and 2. They have performed very well over the years, but they are tired. We intend to go to requests for proposals to the private sector for that renovation.

Mr. Keyes: Do Terminals 1 and 2 now make a profit?

Mr. Lewis: Yes, they do.

Mr. Keyes: How much?

Mr. Lewis: It was \$62 million dollars last year.

Mr. Keyes: I hope I am that tired when I am that old, Mr. Chairman, generating a profit in the millions.

I had great difficulty with the minister's statement about the private deal. He said "the private developer wanted it that way". I found that to be a curious statement, especially since the business of government must be accountable to Canadians. Does the minister feel he was right, or was the department correct, in entering a negotiation with a private developer without all the cards on the table, saying that you will enter into a private deal but are accountable to the people, that this will be a deal between the developer and you as the federal government, and that as the federal government you are responsible to the people, the people pay our bills? Is it not a fair question to ask then, Mr. Minister, first, do you really think that it was okay to enter that kind of a deal?

• 1615

Mr. Lewis: Well, the agreement is in there. The only things that are not public, as I understand it, are the revenue forecasts. They are private. I think that if my honourable friend wants to go through that and put any questions he has on the *Order Paper*, they will be dealt with in due course.

We are here trying to look at Bill C-85, which is local airport authorities and at any rate would not apply at the present time to Pearson. Also, if my honourable friend has an allegation, he should make it and we will be glad to investigate it.

Mr. Keyes: No allegations, but questions for which we are trying to get some answers. That is all.

For example, every Canadian who is following this whole situation is asking, as a Canadian am I going to be saddled with the payment of a debt if a debt occurs?

Mr. Lewis: No. It is highly speculative to suggest that Canadians are going to be saddled with a debt. After all, we have a \$500 million facility that does not cost the taxpayers a dime. That is what is on the tip of every Canadian's tongue who talks to me. They say, gee, what a great place Terminal 3 is. Is it not beautiful, and are we not going to be boasting about it around the world? Are not people travelling through Terminal 3 going to be envious?

[Traduction]

M. Lewis: Personne ne m'a fait d'offre d'achat pour les aéroports 1 et 2. Je ne saurais vous dire si quelqu'un a communiqué à ce sujet par le passé avec mes fonctionnaires. Mais j'ai bien indiqué que le gouvernement a l'intention de s'adresser au secteur privé afin que les aéroports 1 et 2 soient modernisés dans le cadre d'un bail à long terme. Maintenant que l'aéroport 3 est en exploitation nous avons une certaine marge de manoeuvre pour les aéroports 1 et 2. Nous en avons été très satisfaits pendant des années, mais il faut les rénover, et pour ce faire, nous allons demander des propositions au secteur privé.

M. Keyes: Actuellement, les aéroports 1 et 2 sont-elles rentables?

M. Lewis: Oui.

M. Keyes: Quels sont les chiffres?

M. Lewis: Il s'agissait de 62 millions de dollars l'an dernier.

M. Keyes: J'espère être aussi rentable et gagner des millions, lorsque je serai vieux, monsieur le président.

J'ai eu du mal à accepter ce qu'a dit le ministre à propos de cette entente avec le secteur privé. Il a dit: «C'est ce que voulait le promoteur». Cela me paraît d'autant plus curieux que le gouvernement a des comptes à rendre aux Canadiens. Le ministre estime-t-il qu'il avait raison, ou que le ministère avait raison de négocier avec un promoteur, sans avoir toutes les cartes sur la table, alors que le gouvernement fédéral a des responsabilités envers les citoyens, qui sont finalement ceux qui doivent payer nos factures? La question ne se pose-t-elle pas, monsieur le ministre? Était-il juste de conclure une telle entente?

M. Lewis: L'entente est connue. Il ne reste que les prévisions de revenus de confidentielles. Si mon honorable ami y tient, il peut inscrire ses questions au *Feuilleton*; il y sera répondu en temps opportun.

Nous avons devant nous le projet de loi C-85 qui traite des administrations aéroportuaires locales; il ne s'applique pas actuellement à l'aéroport Pearson. Si mon honorable ami connaît une allégation, il n'a qu'à la formuler; nous ferons enquête.

M. Keyes: Il ne s'agit pas d'une allégation, mais de questions qui ne trouvent pas réponses.

Par exemple, tous les Canadiens qui suivent ces événements se demandent si, en tant que Canadiens, ils vont hériter de la dette, le cas échéant.

M. Lewis: Non. Une telle possibilité est très éloignée. Nous nous retrouvons en tout cas avec une installation de 500 millions de dollars qui n'a rien coûté aux contribuables. C'est ce que retiennent les Canadiens qui en discutent avec moi. Ils sont béats d'admiration devant l'aéroport 3. Ne pouvons-nous pas nous en vanter dans le monde entier, disent-ils? Les voyageurs qui la verront ne seront-ils pas envious?

[Text]

There are some nay-sayers, but the nay-sayers are all coming to you. They are not coming to me saying that this is a bum deal for Canada. No. They are standing there with their mouths open. They love it.

Mr. Keyes: No, to be fair—

Mr. Lewis: But I know that this kind of thing does not really interest my friend.

The Chairman: Order.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, just to close and to be fair, he said Terminal 3 did not cost us a dime. How many airlines moved from Terminal 1 to Terminal 3? Terminal 1 traffic has fallen from 10 million to 3 million people. No, it did not cost us a dime, but how much are we going to lose in revenues at Terminal 1?

Mr. Lewis: I have no reason to believe we are going to lose anything on the net deal. That is what we went into it for. We had to have some room to clean up Terminal 1.

If the party of which my honourable friend is now a member had done something about this between 1972 and 1984, we would not have this mess on our hands. There was not a brick laid on Pearson. That is what is on the tip of the tongue of everybody I speak to—why did the Liberals not do anything about it?

Mr. Keyes: If the planes could take off with air traffic controllers in place we would not have a waiting problem at any of the airports, Mr. Chairman.

The Chairman: Order.

Mr. Lewis: I did not open up this one.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Keyes: The training of air traffic controllers was paramount during these last seven years, and a plan was put into effect not to get in new traffic controllers until they were up against the wall.

The Chairman: Order, please.

M. Langlois (Manicouagan): J'aimerais demander au ministre de prendre quelques minutes pour donner des explications au Comité. Au moment du transfert ou de la mise en place de l'autorité aéroportuaire locale, quels champs de responsabilité l'autorité aéroportuaire locale assumera-t-elle en matière de propriété, de gestion, d'administration et de personnel, et qu'est-ce qui restera exactement sous la responsabilité de Transports Canada?

Mr. Lewis: Basically Transport Canada will still retain control over the safety and the air traffic side of

l'aéroport, alors que l'autorité aéroportuaire aura la responsabilité du terminal, c'est-à-dire de toutes les concessions, des restaurants, des magasins et des hangars.

The way I as a layman describe it is that Transport Canada will take care of all the air side of things, and all of the commercial ventures will be handled by the local airport authority.

[Translation]

Il y en a toujours qui sont négatifs, mais c'est à vous qu'ils s'adressent. Ils ne me disent pas à moi que c'est une mauvaise affaire pour le Canada. Non. Ils sont remplis d'admiration.

M. Keyes: En toute justice. . .

M. Lewis: Je sais cependant que ce n'est pas le genre de choses qui intéressent mon ami.

Le président: À l'ordre!

M. Keyes: En toute déférence, monsieur le président, le ministre affirme que l'aérogare 3 ne nous a rien coûté. Combien de compagnies aériennes ont quitté l'aérogare 1 pour aller à l'aérogare 3? L'affluence à l'aérogare 1 a diminué de 10 millions à 3 millions de personnes. Nous n'avons peut-être rien payé au départ, mais combien allons-nous perdre en revenus à l'aérogare 1?

M. Lewis: Rien ne me permet de dire que nous risquons de perdre quoi que ce soit au bout du compte. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons décidé d'aller de l'avant avec cette entente. Nous devons soulager l'aérogare 1.

Si le parti auquel appartient mon honorable ami avait fait quelque chose de 1972 à 1984, nous n'en serions pas là. Rien n'a été fait à l'aéroport Pearson au cours de cette période. Tout le monde pose la question d'ailleurs—pourquoi les Libéraux n'ont-ils rien fait pour remédier à la situation?

M. Keyes: Si les appareils pouvaient décoller avec suffisamment de contrôleurs du trafic aérien en place, il n'y aurait pas d'attente aux aéroports, monsieur le président.

Le président: À l'ordre!

M. Lewis: Je n'ai rien dit.

Des voix: Oh, oh.

M. Keyes: La formation des contrôleurs du trafic aérien a été au premier plan au cours des sept dernières années, un plan a été élaboré de façon à ce qu'il n'y ait pas de nouveaux contrôleurs du trafic aérien avant qu'ils soient mis au pied du mur.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît!

Mr. Langlois (Manicouagan): I wonder if the Minister could take a few minutes to give some explanations to the committee. With the transfer or the setting up of local airport authorities, what are their responsibilities as regards assets, management, administration and staff, and what exactly is left to Transport Canada?

M. Lewis: Essentially, Transports Canada continuera de s'occuper de la sécurité et du contrôle du trafic aérien

while the local airport authorities will look after the terminal itself, that is the concessions, the restaurants, the stores and the hangars.

De la façon dont je vois les choses en tant que profane, Transports Canada s'occupera de toute l'activité aérienne, tandis que les administrations aéroportuaires locales dirigeront les entreprises commerciales.

[Texte]

The thing that is perhaps in the middle will be the firefighting, which must be in accordance with Transport Canada's guidelines. That can be handled by the local airport authority. It would be responsible for it, but in that case it would be responsible for it being done under the guidelines that Transport Canada sets down for all airports.

• 1620

I have mentioned this from time to time. I went to the States two weeks ago and spoke to financial analysts. I think in the long term this is where it is going to pay off for the communities and for Canadian taxpayers. In the United States they tell me that over the past 10 years there has been a change in the management of the airports. It is not so much the engineers and accountants; it is the marketing people. There is a big emphasis on marketing. That will be of interest to the local communities. As they market better, Transport Canada can concentrate more on what should be Transport Canada, and the taxpayer is going to receive a return on the taxpayers' investment. I think from that standpoint we will benefit on two counts.

M. Langlois: Est-ce que Transports Canada demeure propriétaire des bâtiments et des terrains? Est-ce que ces propriétés-là sont transférées à l'autorité aéroportuaire strictement pour la gestion aux termes d'ententes conclues à la satisfaction des deux parties?

Mr. Lewis: What is being negotiated at the present time is a lease with the local airport authorities, and Transport Canada is in the position of landlord. They would have to operate within the terms of the lease.

M. Langlois: Vous avez parlé des employés à qui on offrira un transfert à la nouvelle autorité locale. Qu'arrivera-t-il des employés qui n'accepteront pas de travailler pour le compte de la nouvelle unité de gestion?

M. Barbeau: Comme je le disais tout à l'heure, ce sera à chaque employé de décider s'il veut travailler ou non pour le compte de l'autorité aéroportuaire locale.

Si un employé ou une employée décidait de ne pas aller travailler pour le nouvel employeur, le gouvernement fédéral placerait cet employé sur une liste prioritaire, selon le programme de la Fonction publique fédérale. Cette liste sera valable pendant une année complète après la date de transfert. Donc, pendant une période d'un an, la personne sera une liste prioritaire pour toute embauche, ailleurs dans la Fonction publique fédérale.

M. Langlois: Les projections permettent-elles de dire si les autorités locales qui sont en voie de formation pour les quatre aéroports qui sont désignés présentement pourront faire des opérations rentables? Est-ce que le gouvernement sera obligé de les appuyer financièrement au début?

M. Barbeau: Pour ce qui est des aéroports avec lesquels nous négocions des transferts présentement, c'est-à-dire Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal, il n'est pas question de subventions de la part du gouvernement fédéral. Selon la comptabilité, tous ces aéroports sont déjà rentables.

[Traduction]

Un domaine qui se situe entre les deux est la lutte contre les incendies, qui doit se faire selon les normes de Transports Canada. Les autorités aéroportuaires locales en seront chargées, mais elles devront respecter les normes de Transports Canada dans tous les aéroports.

J'ai soulevé cette question de temps en temps. Il y a deux semaines, j'ai été aux États-Unis parler à des analystes financiers. Je pense qu'à long terme, il y aura des avantages pour les communautés et pour les contribuables canadiens. Aux États-Unis, on me dit que dans les dix dernières années, il y a eu un changement dans la gestion des aéroports. Ce n'est pas tellement les ingénieurs et les comptables qui ont changé, mais les metteurs en marché. La mise en marché occupe une place importante. Cela intéressera les communautés locales. En améliorant la mise en marché, Transports Canada pourra s'occuper davantage des choses qui intéressent vraiment le ministère, et les contribuables auront un meilleur rendement sur leurs investissements. Il y a donc deux facteurs qui sont à notre avantage.

Mr. Langlois: Will Transport Canada retain ownership of the buildings and grounds? Will local authorities simply have the management of those facilities transferred over to them, on terms mutually agreed upon by both parties?

M. Lewis: Ce qu'on négocie en ce moment, c'est un bail que signeraient les administrations aéroportuaires locales; Transports Canada serait locateur. L'exploitation se ferait conformément aux dispositions du bail.

Mr. Langlois: You mentioned employees who were to be offered a transfer to the new local authority. What will happen to employees who do not agree to work for the new management unit?

Mr. Barbeau: As I was saying earlier, each employee will decide for himself whether he wants to work for the local airport authority.

Should an employee decide not to work for the new employer, the federal government would put the employee's name on a priority list, in accordance with the federal Public Service program. The list is valid for one full year, as of the transfer date. So for one year, the employee in question would be on a priority list for positions throughout the Public Service.

Mr. Langlois: From your projections, can you tell whether the local authorities now being trained for the four designated airports will be able to run them cost-effectively? Will the government initially have to provide financial support?

Mr. Barbeau: The four airports with which we are currently negotiating transfers—Vancouver, Calgary, Edmonton and Montreal—will not require any federal government subsidies. Their books show that they are already cost-effective.

[Text]

Il se peut qu'à l'avenir, nous négociions des ententes de transfert avec des aéroports qui ne sont pas rentables à prime abord. Dans ces cas-là, la formule dont j'ai parlé précédemment s'appliquerait de toute façon, mais elle s'appliquerait aussi à un bail négatif initial. Dans certains cas, au bout de quelques années, ce bail arrivera à un point égal et se transformera ensuite en un bail positif. C'est possible, mais jusqu'à maintenant, on n'a pas travaillé à un tel cas.

Mr. Van De Walle (St. Albert): I welcome the minister. I have a number of questions about the Edmonton Regional Airport Authority in three areas—the employees, safety and security, and the rental agreement. Would you clarify for me whether all employees will have employment with the new authority if they wish? Will it be offered? Is that part of the agreement?

• 1625

Mr. Lewis: It is my understanding that they are all offered an opportunity to continue in their jobs at the rates of pay they have or better.

Mr. Barbeau: Well, the terms of employment salary having been part of the collective agreement, as I pointed out before—

Mr. Van De Walle: Yes, I understand that.

Mr. Barbeau: —that keeps on. So they have to have the same salary.

The answer to your particular question is, yes, all indeterminate employees—and that was one of the basic rules from the outset of negotiations—must be offered employment.

For determinate employees, people who are on term, in the case of Edmonton they have said that they will also honour all of the contractual terms that employees at Edmonton had. So in the case of Edmonton they are dealing with essentially all the staff who are there.

Mr. Van De Walle: In the matter of safety and security for the employees on staff now, just draw a comparison between what is in place now and any change we would see in the future.

Mr. Barbeau: I am sorry; I am not sure I understand your question. Changes in what sense?

Mr. Van De Walle: The whole question of security at airports, for example. As I understand it, this is a federal responsibility, and this would remain totally the same.

Mr. Barbeau: Yes. In that sense there will be no change at all. I am sorry; I was not understanding your question.

Again, in terms of safety, all the air navigation services and so on will keep on being offered by Transport Canada through the aviation group.

In terms of security, where the RCMP offer services now, they will continue offering services, and the rest of the security—that is, the personnel screening and so on—will continue to be offered by airlines, as they do now, using Transport Canada equipment that Transport Canada will keep on providing for those purposes.

[Translation]

However, we might one day negotiate transfer agreements with airports that are not initially cost-effective. In such cases, the formula described earlier would still apply, but to a lease that was initially in the red. We would hope that, after a few years, the lease would reach the break even point and then go into the black. This could happen, but we'll have to see.

M. Van De Walle (St-Albert): J'aimerais souhaiter la bienvenue au ministre. J'ai certaines questions sur l'administration aéroportuaire d'Edmonton, dans trois domaines—les employés, la sécurité et le bail. Pourriez-vous m'expliquer si tous les employés qui en veulent auront un poste auprès de la nouvelle administration? L'administration va-t-elle leur offrir des postes? Est-ce que cela fait partie de l'entente?

M. Lewis: Je crois qu'ils ont tous eu la possibilité de conserver leur emploi à un taux de rémunération égal ou supérieur.

M. Barbeau: Comme les conditions salariales font partie de la convention collective, comme je l'ai indiqué tout à l'heure. . .

M. Van De Walle: Oui, je sais.

M. Barbeau: . . . il n'y a pas de changement. Les employés conservent le même salaire.

Pour répondre à votre question, il faut obligatoirement proposer un emploi à tous les employés nommés pour une période indéterminée, et c'était là l'une des règles fondamentales dès le début des négociations.

À Edmonton, les responsables ont dit qu'ils honoreront les contrats de tous les employés vacataires. Dans cet aéroport, cela concerne essentiellement tout le personnel en place.

M. Van De Walle: En ce qui concerne la santé et la sécurité au travail, quelle différence y a-t-il entre la situation actuelle et les changements prévus à l'avenir?

M. Barbeau: Excusez-moi, je ne suis pas certain de bien comprendre votre question. De quels changements parlez-vous?

M. Van De Walle: De toute la question de la sécurité aux aéroports, par exemple. Pour autant que je sache, cette question est et devrait rester de compétence fédérale.

M. Barbeau: Oui. En ce sens, il n'y aura aucun changement. Excusez-moi, je ne comprenais pas votre question.

En ce qui concerne la sécurité aérienne, tous les services de navigation aérienne seront toujours assurés par Transports Canada, par l'intermédiaire du Groupe aviation.

Pour la sécurité au sol, la GRC va continuer d'assurer les services qu'elle assure actuellement et pour le reste, c'est-à-dire le contrôle du personnel, etc., les services seront encore assurés par les compagnies aériennes, qui utiliseront à cette fin l'équipement que Transports Canada va laisser à leur disposition.

[Texte]

Mr. Van De Walle: May we now go to the rental agreement. This is strictly a rental agreement in the true sense of the word. There is no provision for buying, purchase. What happens in the event that you wish to terminate that lease? Are provisions made for that?

Mr. Lewis: At present we are negotiating with all four airports on the basis of a long-term lease. Under the supplementary principles that were laid down, it was stated that the government was prepared, subject to further analysis, to consider other transfer options that are mutually agreeable to the parties provided that the requirement for public security and safety and the financial viability of the local airport authority is maintained.

Mr. Van De Walle: What about the expansions? Given the inadequacy—and I am speaking about the Edmonton airport for future expansion—is anything provided in the agreement to take that into consideration? I see a number of things at that airport, and I am not an expert but I have spoken to some people who are. I might say that in the opinion of a number of those experts I think we have to come to the conclusion that the federal government were pretty sharp negotiators.

Mr. Lewis: I am glad to hear it. Yes, I have heard that they were tough negotiators. That is Victor and his crew.

Mr. Van De Walle: But here is the point. What follows? If there is going to be expansion, why does the local authority go into that? Economically, they want to use this as a means to expand. To begin with, the airport is inadequate. Where do you go from there? There is no provision at all in the agreement.

Mr. Lewis: Are you talking about the international airport?

Mr. Van De Walle: The international airport. In the Edmonton area there is the international, another small one, and then the municipal one. I would imagine the authority would deal with the municipal authority, the city, on the municipal airport. As I understand it, the negotiation or the agreement to date is with the international airport and no other airports.

• 1630

Mr. Barbeau: There are quite a few questions here. In the case of the federal government it involves Edmonton International and the Villeneuve Airport, which is a small airport dealing with small planes. That is from the federal perspective. The Villeneuve, however, is not part of this initial deal. It will be considered later.

However, the local airport authority, the Edmonton Regional Airport Authority—and that is its name—is of course in negotiations also with the municipality to take over the municipal airport and in negotiation with the province to take over a small provincial airport which is close by. I hope that answers the last part of your question.

Mr. Lewis: Any time people have talked to me about it, they have said that Edmonton International Airport has all the capacity it needs in terms of a terminal building.

[Traduction]

M. Van De Walle: Passons maintenant au bail. Il s'agit strictement d'un contrat de location, ne comportant aucune possibilité d'achat. Que se passe-t-il dans le cas où vous voulez mettre un terme au bail? Le cas a-t-il été prévu?

M. Lewis: Nous sommes actuellement en train de négocier avec les quatre aéroports un bail à long terme. En vertu des principes supplémentaires qui ont été énoncés, le gouvernement s'est dit prêt à considérer les autres options de cession dont les parties pourraient convenir, sous réserve d'analyses ultérieures, et à condition que les exigences concernant la sécurité publique et la viabilité financière de l'administration aéroportuaire locale soient respectées.

M. Van De Walle: Et les possibilités d'expansion? Comme l'aéroport est insuffisant—je parle ici des possibilités d'expansion de l'aéroport d'Edmonton—est-ce qu'on en a tenu compte dans l'accord? Je vois ce qui se passe à cet aéroport, et sans être un expert, j'en ai parlé avec différents spécialistes. À leur avis, il faut en conclure que le gouvernement fédéral a négocié très fermement.

M. Lewis: Je suis heureux de l'entendre. On me dit que les négociateurs ont effectivement fait preuve de fermeté. C'était Victor et son équipe.

M. Van De Walle: Mais voici où je veux en venir. Qu'est-ce qu'on va faire? Si on a prévu une expansion, pourquoi l'administration locale intervient-elle? Elle veut se servir de cela pour assurer sa propre expansion économique. Au départ, l'aéroport est insuffisant. Mais que va-t-on décider de faire? Il n'y a rien à ce sujet dans l'accord.

M. Lewis: Vous parlez de l'aéroport international?

M. Van De Walle: Oui. Dans la région d'Edmonton, il y a l'aéroport international, un autre un peu plus petit, ainsi que l'aéroport municipal. Je suppose que l'administration aéroportuaire traite avec les autorités municipales, c'est-à-dire la ville, pour ce qui est de l'aéroport municipal. Si je comprends bien, jusqu'à maintenant, la négociation et l'accord ne concernent que l'aéroport international, à l'exclusion de tous les autres.

M. Barbeau: Vous soulevez-là plusieurs questions. Dans le cas du gouvernement fédéral, cela inclut l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport Villeneuve, qui est un petit aéroport destiné aux petits aéronefs. L'aéroport de Villeneuve n'est toutefois pas couvert par cet accord initial et son cas sera étudié plus tard.

Néanmoins, l'administration aéroportuaire locale, qui s'appelle la Edmonton Regional Airport Authority, négocie auprès de la municipalité sa mainmise éventuelle sur l'aéroport municipal et, auprès de la province, sa mainmise sur le petit aéroport provincial avoisinant. Ceci devrait répondre à la dernière partie de votre question.

M. Lewis: Tous les gens à qui j'en ai parlé m'ont dit que le terminus de l'aéroport international d'Edmonton avait toute la capacité voulue.

[Text]

Mr. Van De Walle: I think, Mr. Minister, that is a matter of opinion.

Mr. Lewis: We can get you those figures after the meeting. The whole idea of turning things over to local airport authorities is that they add to what is there, whether it is a terminal building, hangars, other businesses operating at the airport, in order to—

Mrs. Sparrow: Will you put runways in there too?

Mr. Lewis: Runways, oh, yes. They can do that. That is not as quickly done as coffee shops, but it can be done.

Mr. Atkinson (St. Catharines): I have just one question, Mr. Minister. There is provision in there for the sale of these airports, as you said. Presumably, once you have sold it, it could then be subsequently sold to another authority.

My reading of the bill is that you have only authority over the first sale and you could put things in to designate for official languages and so on. What happens if that body then subsequently sells the airport? How are you going to maintain the control in that regard?

Mr. Lewis: My free legal advice would be that the deed would have sufficient convenance in it to control the local airport authority's operations under the deed that you give them. The convenance would run with the deed. That is the way you would have to cover it.

You and I do not practise in Alberta so I do not know how we would do that, but presumably it can be done.

Mr. Marchi: The minister mentioned that he is happy to take care of the transport side and turn over all the commercial stuff to the private authorities. I am just wondering what the position of the federal government will be when things go a bit hairy-scary.

I hate to turn to what is obviously a very sensitive matter for the minister, but in Terminal 3, on the commercial side, in terms of the food and restaurants, it was the understanding of the restaurant community in metropolitan Toronto that the process would be open and fair. In other words, everybody would have a shot at a fair bid. As it turned out of course, there is yet another monopoly on the commercial side, on the food stands. It has been largely given over to one company.

I am just wondering how the minister would view that situation as a precedent for commercial activities at other airports.

Mr. Lewis: I guess there are one or two ways of doing this. As a government we have never felt that we have to hold everybody's hand that we can find. The government's job is to provide a transportation system, and that is what we have done.

People do not have to eat at the airport. You can go through the airport without eating. Maybe you cannot, but a lot of other people can go through the airport without eating.

[Translation]

M. Van De Walle: Monsieur le ministre, je pense que c'est une question d'opinion.

M. Lewis: On pourra obtenir les chiffres après la réunion. Si l'on souhaite confier cette responsabilité à l'administration aéroportuaire locale, c'est parce que cette dernière augmentera le nombre de services offerts,—terminus, hangars, nouvelles boutiques d'aéroport—afin de . . .

Mme Sparrow: Est-ce qu'il y aura aussi des pistes d'atterrissage?

M. Lewis: Oh certainement. C'est tout à fait faisable. Cela prendra plus de temps que la construction de cafétérias, mais c'est faisable.

M. Atkinson (St. Catharines): J'ai une seule question à vous poser, monsieur le ministre. Comme vous l'avez annoncé, le projet de loi prévoit la vente de ces aéroports. Je suppose qu'une fois vendus, ces aéroports pourraient être revendus à une administration différente.

Selon mon interprétation du projet de loi, vous ne contrôlez que la première vente pour laquelle vous pouvez imposer des conditions, par exemple, relativement aux langues officielles. Mais qu'arrive-t-il lorsque cette administration revend l'aéroport? Quel genre de contrôle conservez-vous dans ce cas?

M. Lewis: À titre gracieux, je vous conseillerais d'inclure des conditions dans l'acte de cession permettant de contrôler les activités de l'administration aéroportuaire locale. L'acte de cession préciserait ces conditions. Ce serait une façon de vous protéger.

Ni vous ni moi n'exerçons le droit en Alberta. Je ne sais donc pas exactement comment on procéderait, mais en principe, c'est faisable.

M. Marchi: Le ministre a mentionné qu'il se contenterait de l'aspect transport et qu'il confierait l'aspect commercial à l'administration privée. Je me demande quelle sera la position du gouvernement fédéral lorsque les choses commencent à mal tourner.

J'hésite à poser cette question qui est de toute évidence fort délicate pour le ministre. À l'aérogare 3, côté commercial, il était entendu que l'attribution des services de restauration aux divers restaurateurs du Toronto métropolitain se ferait d'une façon ouverte et juste. Autrement dit, chacun aurait sa chance. Ce qui devait arriver est arrivé et on s'est retrouvé avec un monopole commercial de plus puisque c'est une seule compagnie qui a bénéficié du plus gros.

J'aimerais savoir si le ministre estime que cela crée un précédent pour les activités commerciales dans d'autres aéroports.

M. Lewis: Je pense qu'il n'y a pas qu'une seule façon de procéder. Notre gouvernement n'a jamais cru que c'était son devoir de tendre la main à tout le monde. Nous sommes là pour mettre en place un système de transport et c'est ce que nous avons fait.

Les gens n'ont pas besoin de manger dans les aéroports. On peut se trouver dans un aéroport et se passer de manger. Vous peut-être pas, mais il y a des tas de gens qui ne mangent pas dans les aéroports.

[Texte]

We did not write it into the deal with Terminal 3 that we were going to sit in on each of the bidding contests. That is not a function of government.

Mr. Marchi: We did not ask you to sit on every bid, and we are not asking whether people should eat or should not eat.

Mr. Lewis: But you asked if I was concerned about it.

Mr. Marchi: That is the question I asked, yes. There was no process, Mr. Minister. Zip. There is one company that handles it all.

• 1635

Mr. Lewis: Wait a minute. We have a \$500 million operation that did not cost the federal taxpayers anything. We were running planes in and out of there. The entrepreneurs who won that bid fair and square have seen fit not to go to an open tender process. Just walk right down Bank Street. What company do you know that goes to an open tender process on everything they do? A company may buy trucks from this dealer and not that dealer. Would you want us to construct an agreement that makes sure we have an open tender for every Terminal 3 truck? That is not the function of government. That is where—

Mr. Marchi: You are not a partner on the streets of Bank Street, Mr. Minister. You are a partner in Terminal 3.

Mr. Lewis: No, I am not.

Mr. Marchi: Did you not sign an agreement with a private consortium?

Mr. Lewis: We are receiving the concession income from Terminal 3. We already have \$30 million.

Mr. Marchi: But you were a party to the agreement.

All I am saying is that if you are happy to simply say put all the commercial activity on the other side, I understand you when you are saying that you are not interested in getting into the individual bidding for the restaurant. But when the Toronto community of restaurant and shop owners are told on day one that they are going to get a chance at bidding and then it is completely closed down and clearly unfair, however you want to characterize it, there seems—

Mr. Lewis: Unfair or illegal?

Mr. Marchi: I do not know why you are so very sensitive on this. I am not suggesting it is illegal or anything along that line. I said completely unfair, and people in that community feel cheated. They also feel that there is some onus on your government, whether you like it or not, because the agreement is between you and the consortium. So you have no concern about that.

Mr. Lewis: It is not the job of Transport Canada or the Government of Canada, once they come to an agreement that protects the taxpayers vis-à-vis the revenue from Terminal 3—

[Traduction]

Nous n'avons pas précisé dans l'accord relatif à l'aérogare 3 que nous allions participer à chaque appel d'offres. Le gouvernement n'est pas là pour cela.

M. Marchi: On ne vous a pas demandé de participer à chaque appel d'offres et on ne vous demande pas non plus si les gens devraient ou ne devraient pas manger.

M. Lewis: Et vous m'avez demandé si cette situation me préoccupait.

M. Marchi: C'est précisément ce que je vous ai demandé. Il n'y a pas eu d'appels d'offres, monsieur le ministre. Tous les contrats ont été accordés à une seule compagnie.

M. Lewis: Là, je mets le holà. Nous avons une entreprise de 500 millions de dollars de chiffre d'affaires qui ne coûte pas un sou aux contribuables fédéraux. Nos avions atterissent dans cet aéroport et s'en envolent. Les entrepreneurs qui se sont vu accorder les contrats de bonne guerre n'ont pas jugé bon d'avoir recours à un appel d'offres ouvert. Allez donc vous promener dans la rue Bank. Vous en connaissez beaucoup de sociétés qui procèdent toujours par appel d'offres ouvert? Une société va acheter ses camions d'un fournisseur donné et pas d'un autre. Voulez-vous qu'on inscrive dans le contrat que chaque fois que l'aérogare 3 a besoin d'un camion, il faut procéder à un appel d'offres ouvert? Ce n'est pas le rôle du gouvernement. C'est là que. . .

M. Marchi: Mais vous n'êtes pas associé aux entreprises de la rue Bank, monsieur le ministre. Vous êtes un des associés de l'aérogare 3.

M. Lewis: Non.

M. Marchi: N'avez-vous pas signé d'accord avec un consortium privé?

M. Lewis: C'est à nous que reviennent les revenus de concession de l'aérogare 3. Nous avons déjà encaissé 30 millions de dollars.

M. Marchi: Vous avez pourtant signé cet accord.

Enfin, si vous vous dites satisfait de confier à quelqu'un d'autre toute l'activité commerciale, je peux comprendre pourquoi vous n'encouragez pas les appels d'offres individuels pour le restaurant. Mais vis-à-vis du restaurateur et des propriétaires de boutiques de Toronto à qui on avait dit qu'ils auraient la chance de participer à un appel d'offres et qui apprennent que l'appel est fermé, c'est nettement injuste, quel que soit votre point de vue et il semble. . .

M. Lewis: Injuste ou illégal?

M. Marchi: Je ne vois pas pourquoi vous prenez aussi facilement la mouche. Je n'ai jamais parlé de quoi que ce soit d'illégal. J'ai dit que c'était tout à fait injuste et les gens dans la collectivité ont l'impression de se faire avoir. Et que cela vous plaise ou pas, ils rejettent également une partie du blâme sur le gouvernement, en raison de l'accord qui est intervenu entre vous et le consortium. Vous avez donc lieu de vous intéresser à la question.

M. Lewis: Ce n'est pas la responsabilité de Transports Canada ni du gouvernement du Canada, une fois signé cet accord, qui garantit aux contribuables les recettes de l'aérogare 3. . .

[Text]

Mr. Marchi: We do not even know what those revenues are though.

Mr. Lewis: Sure I do; they are in there. If you looked at them then you would know too. It is not the job of government to hand hold to that extent.

Mr. Van De Walle: First of all, the rental agreement. Is it possible at a later date for an airport authority to purchase the land?

Mr. Lewis: We have not finalized any agreements. We did say in producing the supplementary principles that we were prepared, subject to further analysis, to consider transfer options other than a lease as long as they were mutually agreeable to both parties. But we have to get some experience on a lease before we get to that point. We have been dealing on a lease basis.

Mr. Van De Walle: If I could return to this whole question of expansion, I see a number of things and I suggest that there is some inadequacy at the airport. I look at some of the runways; the centre strip was topped. As the airport and the traffic through there grows, there is going to be a need for the sides to be done. I see a number of things that have to be done.

I am not so sure that the Edmonton airport authority—and I do not know if it was possible at that time—should not have bought the property, because with the anticipated expansion that has to take place there if we are going to meet the demands of the traffic that is going to go through that airport, there is going to be an awful lot of expenditures that have to be made in very short order. I am concerned about that. Then what happens? Is the government going to buy it back if this deal does not fly?

• 1640

Mr. Lewis: I think you would get a better answer on this one from Victor, so I am going to turn it over to him, just on the details of it.

Mr. Van De Walle: It has to be viable.

Mr. Barbeau: Yes, and I am glad you mentioned that. One of the essential contexts, again, of how we have struck a financial deal in principle with both Edmonton and Vancouver is, on the one hand, to leave the government no worse off and, on the other hand, to leave the local airport authority viable and able to be financed. It is one of the mainstays of striking these deals.

To go into a little more detail on what you are talking about, in the agreement we have struck in principle, on the federal government's part in this no-worse-off scenario, we do leave the necessary amount of capital money with the local airport authority through the first 17 years of the lease. We leave what is necessary for them to carry on their operations at the airport. This does not provide for expansion as such, because the view of the Edmonton airport is that it has ample capacity for many, many years to come as an international airport. It does leave them sufficient money to take care of the plant in the same way Transport Canada would take care of it if we were to continue running it.

[Translation]

M. Marchi: On ne sait toujours pas ce que représentent ces recettes.

M. Lewis: Oh, que si! C'est là-dedans et si vous y jetez un coup d'oeil, vous le sauriez aussi. Mais le gouvernement n'a pas à entrer dans ces détails.

M. Van De Walle: Parlons tout d'abord du bail. Est-ce que l'administration aéroportuaire pourrait éventuellement acheter le terrain?

M. Lewis: Les détails des accords ne sont pas au point. En dressant notre liste de principes complémentaires, nous avons déclaré que nous étions prêts, sous réserve d'analyses ultérieures, à autoriser les transferts autres que les baux sur consentement des parties. Il faudra auparavant attendre pour voir quelle sera l'expérience résultant d'un bail, puisque nous avons opté pour un bail.

M. Van De Walle: J'aimerais revenir à la question de l'expansion. Je pense que l'aéroport est loin d'être parfait. Prenez les pistes d'atterrissage: celle du centre seulement est terminée. Quand on agrandira l'aéroport, avec l'augmentation du trafic, il faudra également s'occuper des pistes latérales. Il y a plusieurs travaux de ce genre qui devront être faits très rapidement.

Je me demande si l'administration aéroportuaire d'Edmonton n'aurait pas dû acheter la propriété—si tant est que la chose était faisable à l'époque—parce qu'on a l'intention d'agrandir l'aéroport et si on veut répondre à la demande, il va falloir très prochainement engager des dépenses énormes et cela m'inquiète. Qu'arrivera-t-il ensuite? Est-ce que le gouvernement sera prêt à acheter l'aéroport si ses affaires périclitent?

M. Lewis: Je pense que vous obtiendrez une meilleure réponse de Victor. Je vais donc faire appel à ses services.

M. Van De Walle: Il faut que ce soit rentable.

M. Barbeau: Je suis heureux que vous y ayez fait allusion. Un aspect essentiel de l'entente que nous avons conclue avec Edmonton et Vancouver est que d'une part le gouvernement ne doit pas se retrouver dans une situation pire qu'auparavant et d'autre part que les administrations aéroportuaires locales doivent être rentables et aptes à trouver du financement.

Je précise: dans le cadre de cette entente, que ne doit pas nous pénaliser, le gouvernement fédéral prévoit la création d'un fonds de capital qui permettra à l'administration aéroportuaire locale d'exploiter l'aéroport pendant les 17 premières années du bail. Ce fonds n'est pas suffisant pour permettre une expansion comme telle, mais de toute façon à Edmonton, on estime que la capacité actuelle est amplement suffisante pour les années à venir. Le gouvernement fédéral prévoit donc un fonds suffisant pour permettre à l'administration de s'occuper de l'entretien des installations comme Transports Canada le faisait auparavant.

[Texte]

Mr. Keyes: Mr. Chairman, may I request that the chair of the committee ensure that any member who wants a copy of the file the minister has offered to us can get a copy of that file?

The Chairman: The chairman has no power to make such a commitment. It would have to be proposed by a member, and if the minister agrees, that is fine.

Mr. Keyes: Will the minister make a commitment to ensure that we have a copy of the file?

Mr. Lewis: I am tabling it.

The Chairman: He is tabling it, so you will all have copies.

Mr. Keyes: Thank you.

Mr. Lewis: how many terminals are at Dorval? We are talking about a deal with Montreal.

Mr. Lewis: There is just one terminal.

Mr. Keyes: If Montreal strikes a deal with the federal government—

Mr. Lewis: Excuse me, the local airport authority covers both Mirabel and Dorval.

Mr. Keyes: Let us say at Dorval or Mirabel—choose either one—they strike a deal, and we now have a deal with the terminal either at Montreal or Dorval. Another consortium comes forward with the idea of a competitive terminal at either Montreal or Dorval. Now we have the possibility of two terminals competing at an airport. What is the federal government's mind-set with Terminals 1 and 2 at Toronto if the deals come forward? What kind of co-ordination problem can you foresee? It is going to be a hell of a problem with any airport—Montreal, Dorval, Calgary, anywhere—where you are going to have ownership in the hands of different individuals at more than one terminal at any given airport.

Mr. Lewis: You said individuals.

Mr. Keyes: Individual consortia that have deals with the federal government. Toronto is a good example. Huang and Danczkay have a deal with the federal government. Let us say somebody else comes along and does that with Terminal 1 and somebody else comes along and does it with Terminal 2. Now you have three different owners with the federal government at Terminals 1, 2 and 3. There is a hell of a co-ordinating problem there, I would think. Has there been discussion about the role of the air traveller in all this and what kind of a fix we could be in for the air traveller with co-ordination and communication between three different terminals and possibly three different owners at the same airport?

Mr. Lewis: I have made it clear that we are dealing with Pearson separately and in a different way from the other local airport authorities.

[Traduction]

M. Keyes: Monsieur le président, puis-je demander que la présidence veille à ce que tous les membres du comité qui veulent un exemplaire du dossier que le ministre leur a offert en reçoivent un?

Le président: La présidence ne peut pas prendre un tel engagement. Si le député en veut un et que le ministre est d'accord, très bien.

M. Keyes: Le ministre veillera-t-il à ce que le comité ait un exemplaire de ce dossier?

M. Lewis: Je le dépose.

Le président: Vous en aurez donc tous des exemplaires.

M. Keyes: Merci.

Monsieur Lewis, combien d'aérogares y a-t-il à Dorval? Il est question d'une entente avec Montréal.

M. Lewis: Il n'y en a qu'une.

M. Keyes: Si Montréal en vient à une entente avec le gouvernement fédéral...

M. Lewis: Je m'excuse, l'administration aéroportuaire locale s'occupe de Mirabel comme de Dorval.

M. Keyes: S'il y a entente pour Dorval ou pour Mirabel—l'un ou l'autre—et qu'un consortium se présente avec l'idée d'une aérogare concurrentielle soit à Montréal ou à Dorval. Il serait possible à ce moment-là que deux aéroports se fassent concurrence à un même aéroport. Également, qu'envisage le gouvernement fédéral pour ce qui est des aérogares 1 et 2 à Toronto s'il y a entente? Quels problèmes de coordination risquent de se présenter? Que ce soit à Montréal, à Dorval, à Calgary ou ailleurs, il risque d'y avoir tout un problème si des aérogares se retrouvent aux mains de personnes distinctes aux mêmes aéroports.

M. Lewis: Vous avez dit «personnes».

M. Keyes: Des consortiums distincts qui en sont venus à une entente avec le gouvernement fédéral. Toronto est un bon exemple. Huang et Danczkay ont conclu une entente avec le gouvernement fédéral. Supposons que d'autres ententes soient conclues pour les aérogares 1 et 2. Le gouvernement fédéral risque de se retrouver avec des propriétaires différents aux aérogares 1, 2 et 3. La coordination pourrait poser un problème. A-t-il été question de la place du voyageur aérien dans un tel système, la coordination et la communication relevant de trois aérogares distinctes et même peut-être de trois propriétaires distincts au même aéroport?

M. Lewis: J'ai déjà indiqué clairement que nous traitons l'aéroport Pearson différemment des autres administrations aéroportuaires locales.

• 1645

Let us deal with your Dorval-Mirabel scenario. There are terminal buildings on both sites. They have to be cost effective. If the local airport authority, which is representatives of the municipalities within which the airport

Appliquons votre exemple à la situation Dorval-Mirabel, si vous voulez bien. Il y a des aérogares aux deux endroits. Elles doivent être rentables. Si l'administration aéroportuaire locale, comptant des représentants des municipalités

[Text]

is situated, want to put another terminal building at either one, and compete for international traffic with Pearson or Halifax, be my guest. The local airport authority is not going to be coming to us to finance it. They are going to have to go to the market and find people who will lend them money to put up another terminal building, and they will have to show that they can support the repayment of the loan. I think the marketplace would take care of that.

Mr. Keyes: Why is Dorval or Mirabel different from Pearson when it comes to government-private consortium ownership of any given terminal?

Mr. Lewis: Wait a minute, now. Right now, Transport Canada owns everything and has leased the property on which Terminal 3 is located. The reason we did that was that we needed terminal capacity, and the taxpayers did not have the money. So we went to private sector. The private sector built Terminal 3. It has taken the pressure off Terminals 1 and 2.

The reason Dorval or Mirabel is different is that no step has been taken yet. We are turning it over to a local airport authority so that the people representing the region can be the force behind managing the nonaviation side of the business and develop that to its full potential. We expect that if they want to borrow money, they will have to be able to prove they can pay it back. That is the difference.

Mr. Kristiansen: How long are the employees going to have to determine whether they choose to transfer?

Mr. Lewis: A year.

Mr. Kristiansen: One of the things they are going to have to consider is how likely it is, if they decide to stay with the new agency, that those are going to be permanent jobs. Are there any discussion, or is it on the agenda, whether the local airport authority has the ability or the right to contract out once the agreement has been reached? That is something these employees are going to want to know, or at least one has a pretty good hunch this is so.

Mr. Barbeau: Indeed that was one of the basic things we discussed from the outset of the negotiations. We were very concerned that the employees have an acceptable level of job security.

Let me go through the process very briefly. From the time we met with the staff and explained to them the new package, I gave to each staff member a letter stating that, as a minimum, six months down the road they would be laid off from the Public Service. Then what jumps into the picture is the one-year protection of the federal Public Service.

[Translation]

adjacentes à l'aéroport, veut construire une autre aérogare à l'un ou l'autre endroit pour s'accaparer une part du trafic international de Pearson ou d'Halifax, libre à elle de le faire. Elle ne doit cependant pas s'adresser à nous pour la financer. Elle doit aller sur le marché et trouver les fonds nécessaires à ce niveau; pour ce faire, elle doit prouver qu'elle est en mesure de rembourser le prêt nécessaire. À ce moment-là, c'est le marché qui décide.

M. Keyes: Pourquoi la situation à Dorval ou Mirabel est-elle différente de celle de Pearson pour ce qui est d'entente possible entre le gouvernement et des consortiums privés?

M. Lewis: Un instant, je vous prie. Actuellement, Transport Canada est propriétaire de tous les aéroports et a loué le terrain sur lequel est construite l'aérogare 3. Nous avons décidé de procéder de cette façon parce que nous avons besoin de la capacité accrue et que nous ne pouvions pas faire appel aux contribuables. Nous nous sommes donc adressés au secteur privé. C'est le secteur privé qui a construit l'aérogare 3, ce qui nous a permis de soulager les aérogares 1 et 2.

Dorval ou Mirabel se trouvent dans une situation différente actuellement parce que rien de tel n'y a encore été entrepris. Nous voulons céder l'activité non-aérienne de l'aéroport à une administration aéroportuaire locale de façon à ce que ce soit des gens de la région qui prennent les décisions commerciales et développent l'aéroport selon son plein potentiel. Cependant, s'ils veulent emprunter de l'argent, ils devront prouver qu'ils sont solvables. C'est la différence.

M. Kristiansen: Combien de temps les employés auront-ils pour décider s'ils acceptent le transfert?

M. Lewis: Un an.

M. Kristiansen: Un facteur dont ils devront sans doute tenir compte, s'ils décident de rester avec la nouvelle organisation, est dans quelle mesure leurs emplois auront des chances de rester des emplois permanents. La possibilité pour les administrations aéroportuaires locales de faire appel à la sous-traitance une fois qu'une entente aura été conclue a-t-elle été discutée d'une façon ou d'une autre? C'est un point qui intéresse sûrement les employés.

M. Barbeau: La question a été abordée dès le départ dans les négociations. Nous tenions certainement à ce que les employés jouissent d'un niveau acceptable de sécurité d'emploi.

Je revois brièvement la chronologie des événements avec vous. Dès notre première rencontre avec le personnel pour lui expliquer le contenu de l'offre, nous avons remis à chaque employé une lettre indiquant qu'il faudrait au moins six mois avant qu'ils soient renvoyés de la fonction publique. Par la suite, ils auraient droit à la protection d'un an pour la fonction publique fédérale.

[Texte]

However, in the negotiations the Edmonton Regional Airport Authority has come up with a two-year job protection package for all staff. So as of the date of transfer, all staff are protected for a full two years against lay-off, which is considerably better than what the Public Service offered them at this point. They have two years of job protection—no lay-offs through contracting out or whatever. After that, time will tell.

But in the case of Edmonton they have stated publicly in front of all staff that not only would they not be interested in laying off staff, because they are interested in keeping the staff, who after all know how to manage and operate airports in Canada, but secondly, because of the combination of the international with the municipal, they would indeed be hiring more staff and they would be doing this in very short order. If you can combine that with the natural attrition, especially in Edmonton where the work force is a little bit older, there should be no problem at all of people fearing losing their jobs over the short and medium term.

• 1650

Mr. Kristiansen: There is the two-year—

Mr. Barbeau: There is two years of guaranteed job security.

Mr. Kristiansen: Would it be the intent of the department to try to get those same kinds of guarantees in any future negotiations?

Mr. Barbeau: It certainly is our intention.

Mr. Lewis: It is also fair to say that provides something for everybody to peg on.

Mr. Barbeau: Yes.

Mr. Kristiansen: There is one other question I have which introduces another matter of choice into the whole scenario. Has Transport Canada given any thought to allowing employees to remain as Transport Canada employees and simply second them to the local airport authority, which would certainly remove some of the concern that employees have about any change?

Mr. Barbeau: No. We simply cannot do that in the context of the types of agreements that we are reaching with the local airport authorities on leasing. It has to be a complete break. We cannot have our staff working for a local airport authority because indeed then you get into all kinds of scenarios that are completely away from the parameters set on the transfer process. You get into situations where the local airport authority would be managing and running the airport for Transport Canada, and that is not at all the name of this scenario. It is a transfer of the commercial assets to a non-profit entity for them to run by themselves with as few strings attached as possible to the federal government, except for the fact that the federal government remains the landlord in last resort. That would not have worked.

[Traduction]

Cependant, lors des négociations à Edmonton, l'administration aéroportuaire régionale a proposé un plan de protection de deux ans pour tout le personnel; à compter de la date du transfert ou de la cession, tous les employés seront protégés pendant deux ans entiers contre la possibilité d'une mise à pied, ce qui est considérablement plus que n'offre la fonction publique actuellement. Ils auront droit à la protection de leur emploi pendant deux ans au cours desquels il n'y aura pas de mises à pied, que ce soit à cause de la sous-traitance ou d'autre chose. Après, il faudra voir ce qui se passera.

À Edmonton, non seulement on a indiqué publiquement devant tous les employés qu'on n'avait pas l'intention de procéder à des mises à pied, qu'on était intéressé à garder le personnel en place parce qu'il savait déjà comment faire fonctionner le système, mais encore on a fait valoir que le fusionnement de l'aéroport international avec l'aéroport municipal supposait la création de nouveaux emplois, et ce à très court terme. Si l'on ajoute à cela l'érosion naturelle des effectifs, surtout à Edmonton, où la population active est légèrement plus âgée, les gens n'ont aucune raison de craindre de perdre leur emploi à court et moyen terme.

M. Kristiansen: Il y a les deux ans. . .

M. Barbeau: La sécurité d'emploi est garantie pendant deux ans.

M. Kristiansen: Le ministère compte-t-il essayer d'obtenir les mêmes garanties lors de négociations futures?

M. Barbeau: Sans aucun doute.

M. Lewis: Est-il juste de dire également que cela constitue un centre d'intérêt pour toutes les parties en cause.

M. Barbeau: Oui.

M. Kristiansen: J'ai une autre question à poser qui porte sur une autre option envisageable dans toute cette affaire. Transports Canada a-t-il envisagé de permettre aux employés de continuer à faire partie des effectifs du ministère et de les détacher simplement auprès de l'administration aéroportuaire locale, ce qui calmerait sans nul doute les inquiétudes que ces changements susciteront parmi les employés?

M. Barbeau: Non. C'est impossible dans le cadre des accords que nous concluons avec les administrations aéroportuaires locales en ce qui a trait à la location. Il faut une rupture totale. Nous ne pouvons pas détacher nos employés auprès d'une administration locale parce que dans ce cas-là, on se trouverait dans toutes sortes de situations sans aucun rapport avec les critères établis dans le cas du processus de cession. Il y aurait des cas où l'administration aéroportuaire locale gérerait l'aéroport pour le compte de Transports Canada, ce qui n'est pas du tout le but recherché. Il s'agit d'une cession de biens commerciaux à un organisme sans but lucratif qui devra gérer seul ces biens avec un minimum de liens de dépendance à l'égard du gouvernement fédéral, si ce n'est que ce dernier restera le propriétaire de plein droit de l'aéroport. Le système que vous proposez n'est donc pas possible.

[Text]

Mr. Marchi: Is there any concern, Mr. Minister, that we may have a lot of airport authorities attracted to the more busy or popular airports that can also run a pretty good bottom line? Is there any concern that down the road we may develop two standards of airport management, one under local airport authorities where they attach themselves to the more lucrative airports, leaving the federal government to concern itself with the airports that the private sector did not want?

That dovetails with another point. As the government privatizes a Terminal 3, and there may be other plans in the future for one or two of the other flagship airports, these are expected to create revenues for the federal government. It can then spend those moneys on airports that do not have the revenues and the passengers of Pearson or Vancouver. When you put the two together, does that not concern the government in terms of the future?

Mr. Lewis: That is a reasonable question. That is why we have been bargaining so strongly to maintain the revenue base that we get from airports Vancouver and I think Edmonton—was it Edmonton that made money in the last—

Mr. Barbeau: Well, yes. Essentially, again depending upon how you look at the books and when you take out the charges that Transport Canada charges, they all make money, all of the ones that are subject to transfer.

Mr. Lewis: The whole thrust behind this is to allow the communities to try to develop their airports into greater economic engines. I would want to maintain that revenue stream to help the other airports. So while there might be a danger, as you say, that we get into two classes of airports. . . Victor has a comment about Schiphol, that it is probably the nicest, most lucrative airport there is.

Mr. Barbeau: What I would like to point out is that in our experience in airports around the world, if you go to the U.S. or European countries, or to Asia, as they are developing the new orientation—Mr. Lewis was pointing to this before—to marketing and making airports viable commercial entities, they are really having a tremendously positive effect on service to the public. People are very much more oriented to service to the public because they are making money. It is sort of a chicken-and-egg thing, and they balance out. I was using Schiphol as an example. We use, as other examples, British Airport Authority airports or some of the big airports in the U.S. The levels of service to the public are either already excellent when airports are in a money-making stance, or they are very fast becoming excellent.

• 1655

Mr. Marchi: I guess what we do not want to get into is a situation where the big airports generating the revenues are going the way of. . . Maybe Pearson 3 is an omen of things to come; I do not know. Local airport authorities at some of the

[Translation]

M. Marchi: Ne craignez-vous pas, monsieur le ministre, qu'un grand nombre d'autorités aéroportuaires soient attirées par les aéroports les plus fréquentés et les plus connus, qui sont aussi les plus susceptibles de faire des bénéfices? Ne craignez-vous pas que, avec le temps, on voie apparaître deux normes de gestion d'aéroports, l'une confiée à des administrations aéroportuaires locales qui s'occuperont essentiellement des aéroports les plus lucratifs, laissant au gouvernement fédéral le soin de gérer les aéroports dont ne voulait pas le secteur privé?

Cela nous mène à un autre point. Lorsque le gouvernement privatisera l'aérogare 3, et il y a peut-être d'autres projets à l'avenir en ce qui a trait à un ou deux des autres aéroports renommés, ces derniers sont censés produire des recettes pour le gouvernement fédéral. Celui-ci pourra alors dépenser ces fonds dans des aéroports dont les revenus et le trafic voyageurs sont nettement inférieurs à ceux de Pearson ou de Vancouver. Lorsqu'on combine les deux, est-ce que cela n'inquiète pas le gouvernement pour l'avenir?

M. Lewis: C'est une bonne question. C'est pourquoi nous avons négocié âprement pour maintenir l'assiette de recettes que nous recevons des aéroports de Vancouver et d'Edmonton, sauf erreur—est-ce bien Edmonton qui a fait des bénéfices au cours de la dernière. . .

M. Barbeau: Oui, en effet. En fait, là encore, tout dépend de la façon dont on examine les livres et si l'on déduit les frais perçus par Transports Canada, tous les aéroports sont rentables, en tous cas tous ceux qui sont visés par la cession.

M. Lewis: L'objectif fondamental de ce projet est de permettre aux collectivités de faire de leurs aéroports de plus gros facteurs de développement économique. Il est essentiel que les recettes continuent d'être canalisées de façon à soutenir les autres aéroports. Donc, même s'il y a un risque, comme vous le dites, de voir apparaître deux catégories d'aéroports. . . Victor a une remarque à faire au sujet de Schiphol, qui est sans doute l'aéroport le plus beau et le plus lucratif qui existe.

M. Barbeau: Je voudrais signaler que, d'après notre expérience des aéroports du monde entier, lorsqu'on va aux États-Unis ou dans les pays d'Europe ou encore en Asie, on constate que la nouvelle politique que suivent ces pays—et M. Lewis en a parlé plus tôt—en vue de commercialiser les aéroports et d'en faire des entités commerciales rentables, a véritablement une incidence extrêmement positive sur la qualité du service au public. Les responsables sont beaucoup plus axés sur le service au public puisqu'ils font des bénéfices. Il y a là un rapport de cause à effet, et les deux s'équilibrent. J'ai cité l'exemple de Schiphol. Nous mentionnons aussi à l'occasion les aéroports de l'Administration aéroportuaire britannique ou certains des gros aéroports américains. Lorsque les aéroports réalisent des bénéfices, la qualité des services au public devient rapidement excellente si elle ne l'est pas déjà.

M. Marchi: Nous ne voulons sans doute pas en arriver au point où les gros aéroports qui produisent les recettes vont s'orienter. . . L'aérogare 3 de l'aéroport Pearson est peut-être un présage de ce qui va venir; je n'en sais rien. Les

[Texte]

major airports are just that, major, and there needs to be an assurance for the smaller regional airports that might not attract the local communities as aggressively as the larger ones. They hear the minister saying that we do not have a lot of dollars in the kitty and that is why we have a Terminal 3, and those airports begin to wonder, well, who is going to help us? You have to maintain a sense of a standard across the base nationally, and that is my concern.

Mr. Barbeau: That certainly is completely our objective. Again, the financial agreements we are striking ensure that the revenue stream to the government will be as good, and in fact better in later years, so that we can indeed support the airports that, for one reason or another, are not garnering interest on the part of the local people.

Mr. Lewis: The figure I saw, Mr. Marchi, on what it would have cost us if we had done Terminal 3 was \$10 a passenger. That is cost just to service the debt. So now we are getting a cut of the commission from Terminal 3, and I when I met the mayors and reeves of the greater Toronto area made it very clear that it was the intention of the federal government to continue to use the revenues from Pearson to finance the rest of the system.

Mr. Marchi: Which is one of the reasons we asked the initial question that everyone thought was out in left field. We want to assure ourselves that the federal government is getting a healthy slice from Pearson 3 so it can in fact rechannel the moneys into northern, eastern, and western Canada.

Mr. Belsher: Just before Mr. Lewis leaves, as it is 5 p.m., possibly the questions will be directed to Mr. Barbeau.

In the composition of the local airport authority, can alderman, municipally elected people, be on it? Is there any danger that a city can take over the control?

Mr. Lewis: We have all-party agreement on this.

No, that is not the idea, the idea is to turn it over to people from a community who have an interest in the community and want to participate and, by removing it from elected officials, to eliminate the possibilities of playing politics with it.

Mr. Barbeau: Indeed, civil servants from other levels of the government.

Mr. Lewis: Yes.

Mr. Barbeau: Neither elected officials nor civil servants of other levels of government can be members of the local airport authority.

Mr. Lewis: Even to the extent of letting the local authorities do the appointments of the people on the local airport authority.

[Traduction]

administrations aéroportuaires locales de certains des grands aéroports ne seront que de grosses entreprises et il faut offrir certaines assurances aux petits aéroports régionaux qui risquent de ne pas attirer les collectivités locales de façon aussi dynamique que les grands aéroports. Ils entendent le ministre dire qu'il n'y a plus beaucoup d'argent dans les caisses et que c'est pourquoi il existe l'aérogare 3, et ces petits aéroports commencent à se demander qui va les aider dans ces conditions. Il faut maintenir une certaine norme à l'échelle nationale, et c'est ce qui me préoccupe.

M. Barbeau: C'est tout à fait notre objectif. Je le répète, en vertu des ententes financières que nous concluons, nous voulons avoir la garantie que les recettes qu'en tire le gouvernement seront aussi bonnes, sinon meilleures au bout de quelques années, de façon à pouvoir soutenir les aéroports qui, pour une raison ou une autre, ne suscitent pas le même intérêt de la part des gens de la région.

M. Lewis: D'après les chiffres que j'ai vus, monsieur Marchi, si nous avons construit l'aérogare 3, cela nous aurait coûté 10\$ par voyageur. C'est ce que cela aurait coûté uniquement pour le service de la dette. Les redevances découlant de l'aérogare 3 ont diminué, et lorsque j'ai rencontré les maires et les présidents de conseils municipaux de la région métropolitaine de Toronto, je leur ai bien stipulé que le gouvernement fédéral comptait continuer à utiliser les recettes de l'aéroport Pearson pour financer les autres aéroports du réseau.

M. Marchi: C'est entre autres ce qui nous a incités à poser la question initiale que tout le monde craignait qu'on oublie. Nous voulons obtenir l'assurance que le gouvernement fédéral reçoit une bonne part des recettes de l'aérogare 3 de Pearson, de façon à réaffecter ces fonds dans les aéroports du nord, de l'est et de l'ouest du pays.

M. Belsher: Avant que M. Lewis ne nous quitte, puisqu'il est 17 heures, nous pourrions peut-être adresser nos questions à M. Barbeau.

Est-ce que les échevins, les conseillers municipaux, peuvent faire partie de l'administration aéroportuaire locale? Ne risque-t-on pas de voir une ville prendre le contrôle de l'aéroport?

M. Lewis: Nous avons conclu des ententes à ce sujet avec toutes les parties en cause.

Ce n'est pas l'objectif poursuivi. Nous voulons confier l'aéroport aux habitants d'une collectivité qui s'intéressent à celle-ci et veulent participer à son développement, et en excluant les représentants élus, supprimer toute possibilité d'en faire un instrument d'affrontement politique.

M. Barbeau: C'est la même chose pour les fonctionnaires des autres paliers de gouvernement.

M. Lewis: Oui.

M. Barbeau: Ni les représentants élus ni les fonctionnaires des autres paliers de gouvernement ne peuvent être membres de l'administration aéroportuaire locale.

M. Lewis: Même s'il s'agit de laisser aux autorités locales le soin de nommer les membres de l'administration aéroportuaire locale.

[Text]

Mr. Belsher: I would just like to thank the minister and Mr. Barbeau for coming and being with us this afternoon.

Mr. Marchi: [Inaudible—Editor]

Mr. Lewis: They can appoint whomever they like, but they cannot appoint an alderman.

Mr. Marchi: So a corporation or a municipality obviously can be an entity in the local airport authority.

Mr. Lewis: No.

Mr. Barbeau: Again there are different variations on the theme, but the four local authorities that are in existence now are made up of representatives of professional associations, boards of trade, Chambers of Commerce, and other associations. Some are named by municipalities but are not, again, either politicians or civil servants of those municipalities.

Mr. Kristiansen: It is a matter of process.

The Chairman: On Tuesday the meeting will be at 11 a.m. and the witnesses will be the Edmonton Regional Airport Authority and the Calgary Airport Authority. At 3.30 we will have the Aéroport de Montréal and later the Vancouver International Airport Authority. On Wednesday we have the day off. On Wednesday we have the day off. On Thursday at 11 a.m., we have the Office of the Commissioner of Official Languages. The 3.30 p.m. slot is currently open.

• 1700

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I am very concerned that we do not have Wednesday scheduled for the unions so we can move to clause-by-clause consideration on Thursday afternoon.

The Chairman: We would not get to clause by clause on Wednesday anyway, Mr. Belsher.

Mr. Belsher: How about Thursday afternoon?

The Chairman: Thursday afternoon might be a possibility.

Mr. Belsher: The unions had over a week's notice.

The Chairman: I have no idea why they are not here.

Mr. Kristiansen: Mr. Chairman, Mr. Bean from the Public Service Alliance is in Vancouver for a CLC executive council meeting at the moment. With the impact of the budget on the Public Service, a number of the people who had been involved have been otherwise engaged for the last few days.

As I understand it, they would prefer if it could be put off until later in the week or even until the beginning of next week. If absolutely necessary, they will have someone here this week, but they would prefer if it could be put off until next week, if possible.

[Translation]

M. Belsher: Je voudrais remercier le ministre et M. Barbeau d'avoir comparu cet après-midi devant notre comité.

M. Marchi: [Inaudible—Éditeur]

M. Lewis: Ils peuvent nommer qui ils veulent, mais pas un échevin.

M. Marchi: Une société ou une municipalité peut donc manifestement être représentée dans l'administration aéroportuaire locale.

M. Lewis: Non.

M. Barbeau: Là encore, il y a différentes variations sur le thème, mais les quatre administrations locales qui existent actuellement se composent de représentants d'associations professionnelles, de chambres de commerce, de commissions de métier et d'autres organismes. Certains membres sont désignés par les municipalités, mais il ne s'agit en aucun cas de responsables politiques ou de fonctionnaires au service de ces municipalités.

M. Kristiansen: C'est une question de processus.

Le président: Mardi, le comité se réunira à 11 heures pour entendre des représentants de l'Administration aéroportuaire régionale d'Edmonton, et de l'Administration de l'aéroport de Calgary. À 15h30, nous entendrons le témoignage des représentants de l'aéroport de Montréal et plus tard, ceux de l'aéroport international de Vancouver. Mercredi, nous ne siégerons pas du tout. Mercredi, nous prenons congé. Jeudi, à 11 heures, nous recevons les représentants du Commissariat aux langues officielles. Nous n'avons encore personne à 15h30.

M. Belsher: Monsieur le président, je suis très déçu que nous n'ayons pas prévu d'entendre les représentants des syndicats mercredi, car nous pourrions alors entreprendre l'examen article par article du projet de loi jeudi après-midi.

Le président: Nous ne pourrions de toute façon, pas procéder à l'étude article par article mercredi, monsieur Belsher.

M. Belsher: Et, jeudi après-midi?

Le président: C'est possible.

M. Belsher: Les syndicats ont eu une semaine pour se préparer.

Le président: Je ne sais vraiment pas pourquoi ils ne sont pas là aujourd'hui.

M. Kristiansen: Monsieur le président, M. Bean, de l'Alliance de la Fonction publique est à Vancouver, où il assiste à une réunion du Conseil exécutif du CTC. Avec les conséquences qu'aura le budget sur la Fonction publique, il y a bien des gens qui ont dû modifier quelque peu leur agenda dans les derniers jours.

Je pense qu'il préférerait venir un peu plus tard, vers la fin de la semaine, ou même que la comparution soit reportée à la semaine prochaine. S'ils doivent absolument comparaître, ils vont déléguer quelqu'un cette semaine, mais ils préféreraient que ce soit reporté à la semaine prochaine, dans la mesure du possible.

[Texte]

The Chairman: Unfortunately, I am not available next week.

Mr. Marchi: I want to support my colleague from the New Democratic Party. Obviously we took the advantage of talking about some other issues today, but in getting down to crossing the t's and dotting the i's, it would seem to me that employees and their future within this overall plan is quite instrumental. Therefore, the significance of a representation from the appropriate union officials is not only completely in order but very much expected. Again, I would hope that this committee could be somewhat fluid in order to take in the realities of a federal budget and the effect it has had on the Public Service union.

I am just wondering if there is any mad rush to complete clause-by-clause consideration on Thursday, as opposed to trying to get the appropriate witnesses to come before this committee so we can in fact assure ourselves that we are crossing the t's and dotting the i's, as the constituency would want us to do.

The Chairman: As you know, I am the servant of the committee, not the master. What the committee decides, we will try to make happen.

Mr. Belsher: Is there any way we can function without you next week, Mr. Chairman?

The Chairman: You could have another chairman, and that is fine with me.

Mr. Belsher: I would like to see if we could get the union folk in as early as possible. Is Thursday a help, or should it be next Tuesday?

Mr. Kristiansen: They definitely stated their preference. They would prefer next week, simply because of all the political and other problems arising out of the budget.

Mr. Belsher: How about next Tuesday? Then Wednesday afternoon we could go clause by clause. There are seven clauses.

The Chairman: My feelings will not be hurt if we have a substitute chairman, if that is bothering anybody, and I am sure it is.

Mr. Belsher: I am just trying to move it forward at least a week without delaying it for two weeks.

Mrs. Sparrow: Yes, because then it has to go back to the House for third reading.

Mr. Belsher: It is just so that it gets on the *Order Paper*. Could we at least try for next week? Could we have the unions in on Tuesday and then on Wednesday move to... Would you agree with that?

Mr. Kristiansen: It sounds reasonable, according to the request they made of me.

The Clerk of the Committee: The chairman is appointed by the Speaker from the panel of chairman. Arrangements can be made to have another chairman appointed while Mr. Dionne is away.

[Traduction]

Le président: Malheureusement, j'ai d'autres engagements la semaine prochaine.

M. Marchi: J'appuie mon collègue du Nouveau parti démocratique. Évidemment, nous en avons profité pour discuter de quelques autres questions aujourd'hui, mais pour ce qui est des détails, les employés et leur avenir m'apparaissent comme des aspects très importants dans le plan d'ensemble. Par conséquent, la présence des représentants syndicaux compétents n'est pas seulement de mise, mais très essentielle. J'espère que le comité aura suffisamment l'esprit ouvert pour comprendre les conséquences qu'aura le budget fédéral sur la fonction publique.

Je me demande s'il est si pressant que cela de terminer l'examen article par article jeudi, s'il ne convient pas davantage de recevoir les témoins compétents devant le comité de manière à discuter en profondeur de tous les détails, comme les intéressés le souhaiteraient.

Le président: Comme vous le savez, je suis le serviteur et non le maître du comité. Nous ferons le nécessaire pour satisfaire à ses désirs.

M. Belsher: Pourrions-nous nous réunir sans vous la semaine prochaine, monsieur le président?

Le président: Quelqu'un d'autre peut présider la séance. Cela me convient parfaitement.

M. Belsher: Je voudrais vérifier si l'on ne pourrait pas recevoir les représentants syndicaux dès que possible. Jeudi, est-ce que cela irait? Faudrait-il plutôt que ce soit mardi prochain?

M. Kristiansen: Ils ont dit ce qu'ils préféreraient. Ce serait plutôt la semaine prochaine, tout simplement, en raison des problèmes de toutes sortes que soulève le budget.

M. Belsher: Et, mardi prochain? Si nous les recevions mardi nous pourrions alors procéder à l'examen article par article mercredi après-midi. Il y a sept articles à examiner.

Le président: Je ne serai pas offensé si quelqu'un me remplace. Je dis cela pour rassurer ceux qui s'en inquièteraient, et il y en a sûrement.

M. Belsher: J'essaie seulement de repousser la chose d'au moins une semaine, sans que cela en devienne deux.

Mme Sparrow: Oui, parce que le projet de loi doit être renvoyé à la Chambre pour la Troisième lecture.

M. Belsher: Ce n'est que pour qu'il soit inscrit au *Feuilleton*. Pouvons-nous essayer, en tout cas, pour la semaine prochaine? Nous verrons. Pourrions-nous recevoir les représentants syndicaux mardi, et mercredi, passer à l'examen... Cela vous convient-il?

M. Kristiansen: Cela correspond assez bien à ce qu'ils m'ont demandé.

La greffière du Comité: Le président de la Chambre nomme le président du comité à partir du groupe des présidents. On peut faire en sorte qu'un autre président soit désigné pendant l'absence de M. Dionne.

[Text]

[Translation]

• 1705

Mr. Belsher: It is no reflection on you.

M. Belsher: Cela ne vous enlève rien.

Mr. Marchi: If possible, I would suggest that we try to have both the union and the same chairman, if there is no mad rush. If there is a rush, I would like to know the times and so on.

M. Marchi: Si possible, je proposerais que nous recevions les représentants syndicaux avec le même président, s'il n'y a vraiment pas de quoi paniquer. Dans le cas contraire, je voudrais avoir plus de détails. . .

I would like to see the chairman not have any blemishing record, or that people not read that into it. I am very concerned about that.

Je ne voudrais pas que la réputation du président en soit ternie. Cela m'inquiète beaucoup.

The Chairman: Sergio, for the additional pay I receive, am not going to be very upset.

Le président: Sergio, avec la rémunération additionnelle que je reçois, cela ne me dérangera pas tellement.

Mr. Belsher: What you are asking is that we not have the union until two weeks today, at the very earliest.

M. Belsher: Vous proposez de ne recevoir les représentants syndicaux que dans deux semaines, au plus tôt.

An hon. member: That is too late.

Une voix: C'est trop tard.

Mr. Belsher: It is not a case of too late; the world will still go on. I would like us to press forward for next week if we could.

M. Belsher: Ce n'est pas tellement cela; la terre va continuer de tourner. Je voudrais que nous insistions pour recevoir les représentants syndicaux la semaine prochaine, dans la mesure du possible.

Mrs. Sparrow: I would agree to that. Do you need a motion, Mr. Chairman?

Mme Sparrow: Je suis d'accord. Avez-vous besoin d'une motion, monsieur le président?

The Chairman: No. It is an agreement.

Le président: Non. Nous sommes d'accord.

Mr. Belsher: Let us try to have the unions before us next Tuesday. Do you want to hear them in the morning or in the afternoon? Does it make any difference to members?

M. Belsher: Essayons d'inviter les représentants syndicaux pour mardi prochain. Préférez-vous que ce soit le matin ou l'après-midi? Cela a-t-il une importance quelconque pour les membres du comité?

Mr. Marchi: The afternoon is better for me. I have a couple of standard morning meetings on Tuesday.

M. Marchi: Je préfère l'après-midi. J'ai toujours une couple de réunions les mardis matins.

Mr. Belsher: Perhaps we could ask our clerk to try to arrange to have the unions come in the afternoon.

M. Belsher: Nous pourrions peut-être demander à notre greffière d'inviter les représentants syndicaux à venir témoigner au cours de l'après-midi.

The Clerk: Tuesday, March 12 at 3.30 p.m.

La greffière: Mardi, le 12 mars, à 15h30.

Mr. Belsher: On Wednesday afternoon we could commence clause by clause. Whether one session will do it or not, I do not know. It will depend on the amendments. But at least we will have started and then we could come back on Thursday.

M. Belsher: Et mercredi après-midi, nous pourrions commencer l'examen article par article du projet de loi. Je ne sais pas si une seule séance suffira. Cela dépendra des amendements qui seront proposés. Quoi qu'il en soit, nous aurons commencé, et nous pourrions continuer le jeudi suivant.

The Chairman: Is that agreed?

Le président: Sommes-nous tous d'accord?

Some hon. members: Agreed.

Des voix: D'accord.

The Chairman: And the schedule which I read is also agreed to?

Le président: Et au sujet du programme que j'ai lu, sommes-nous aussi tous d'accord?

Some hon. members: Agreed.

Des voix: D'accord.

The Chairman: The committee is adjourned until Tuesday, March 5, at 11 a.m.

Le président: La séance est levée jusqu'à mardi, le 5 mars, à 11 heures.

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste-lettre

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communications Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the Department of Transport:

Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Airports Group.

TÉMOIN

Du ministère des Transports:

Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports.

Issue No. 2

Fascicule n° 2

Tuesday, March 5, 1991

Le mardi 5 mars 1991

Chairman: Maurice Dionne

Président: Maurice Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

BILL C-85

PROJET DE LOI C-85

An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports

Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail

RESPECTING:

CONCERNANT:

Order of Reference

Ordre de renvoi

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90-91

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990-1991

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-85

Chairman: Maurice Dionne

Members

Ian Angus
Ross Belsher
Joe Comuzzi
Charles Langlois
Sergio Marchi
Larry Schneider
Pat Sobeski
Stan Wilbee—(8)

(Quorum 5)

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Tuesday, March 5, 1991:

Ian Angus replaced Lyle Kristiansen;
Larry Schneider replaced Barbara Sparrow;
Pat Sobeski replaced Walter Van De Walle;
Stan Wilbee replaced Ken Atkinson.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-85

Président: Maurice Dionne

Membres

Ian Angus
Ross Belsher
Joe Comuzzi
Charles Langlois
Sergio Marchi
Larry Schneider
Pat Sobeski
Stan Wilbee—(8)

(Quorum 5)

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le mardi 5 mars 1991:

Ian Angus remplace Lyle Kristiansen;
Larry Schneider remplace Barbara Sparrow;
Pat Sobeski remplace Walter Van De Walle;
Stan Wilbee remplace Ken Atkinson.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 5, 1991

(3)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports met at 11:12 o'clock a.m. this day, in Room 307 West Block, the Chairman, Maurice Dionne, presiding.

Members of the Committee present: Ian Angus, Ross Belsher, Joe Comuzzi, Charles Langlois, Larry Schneider, Pat Sobeski and Stan Wilbee.

In Attendance: From the Office of the Law Clerk and Parliamentary Counsel: Louis-Philippe Côté, Legal Counsel. *From the Library of Parliament, Research Branch:* Monique Hébert, Research Officer.

Witnesses: From the Edmonton Regional Airports Authority: James P. Hansen, Director. *From the Calgary Airport Authority:* John Burns, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, November 19, 1990 relating to Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports. (See *Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, November 28, 1990 Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. James P. Hansen from the Edmonton Regional Airports Authority made a statement and answered questions.

Mr. John Burns from the Calgary Airport Authority made a statement and answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Edmonton Regional Airports Authority be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*. (See Appendix "C-85/1").

At 12:15 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(4)

The Legislative Committee on Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports met at 3:41 o'clock p.m. this day, in Room 307 West Block, the Chairman, Maurice Dionne, presiding.

Members of the Committee present: Ian Angus, Ross Belsher, Joe Comuzzi, Charles Langlois, Larry Schneider, Pat Sobeski and Stan Wilbee.

In Attendance: From the Library of Parliament, Research Branch: Monique Hébert, Research Officer.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 5 MARS 1991

(3)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail, se réunit aujourd'hui à 11 h 12 dans la salle 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Maurice Dionne (*président*).

Membres du Comité présents: Ian Angus, Ross Belsher, Joe Comuzzi, Charles Langlois, Larry Schneider, Pat Sobeski et Stan Wilbee.

Aussi présents: Du Bureau du légiste et conseiller parlementaire: Louis-Philippe Côté, conseiller juridique. *Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* Monique Hébert, attachée de recherche.

Témoins: De l'Administration des aéroports régionaux d'Edmonton: James P. Hansen, directeur. *De l'Administration aéroportuaire de Calgary:* John Burns, président.

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 19 novembre 1990, le Comité poursuit l'étude du projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mercredi 28 novembre 1990, fascicule n° 1*).

Le Comité poursuit l'étude de l'article 2.

M. James P. Hansen de l'Administration de aéroports régionaux d'Edmonton, fait un exposé et répond aux questions.

M. John Burns de l'Administration aéroportuaire de Calgary, fait un exposé et répond aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire de l'Administration des aéroports régionaux d'Edmonton figure en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (*voir Appendice «C-85/1»*).

À 12 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(4)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail, se réunit aujourd'hui à 15 h 41 dans la salle 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Maurice Dionne (*président*).

Membres du Comité présents: Ian Angus, Ross Belsher, Joe Comuzzi, Charles Langlois, Larry Schneider, Pat Sobeski et Stan Wilbee.

Aussi présente: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Monique Hébert, attachée de recherche.

Witnesses: From the Aéroports de Montréal: Arthur P. Earle, Chairman of the Board and Jacques Auger, President and Chief Executive Officer. *From the Vancouver International Airport Authority:* Chester A. Johnson, Chairman.

Témoins: De Aéroports de Montréal: Arthur P. Earle, président du Conseil; Jacques Auger, président et chef de la direction. *De l'Administration de l'aéroport international de Vancouver:* Chester A. Johnson, président.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, November 19, 1990 relating to Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports. (See *Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, November 28, 1990 Issue No. 1*).

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 19 novembre 1990, le Comité poursuit l'étude du projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mercredi 28 novembre 1990, fascicule n° 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Le Comité poursuit l'étude de l'article 2.

Mr. Arthur P. Earle from the Aéroports de Montréal made a statement and, with the other witness, answered questions.

M. Arthur P. Earle, des Aéroports de Montréal, fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Mr. Chester A. Johnson from the Vancouver International Airport Authority made a statement and answered questions.

M. Chester A. Johnson, de l'Administration de l'aéroport international de Vancouver, fait un exposé et répond aux questions.

At 5:06 o'clock p.m., the Committee adjourned until 11:00 o'clock a.m., Thursday, March 7, 1991.

À 17 h 06, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 7 mars, à 11 heures.

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, March 5, 1991

• 1109

The Chairman: Order, please. I believe we are ready to begin.

I might point out that this committee is empowered to hear witnesses as long as there is a member from the government side and one from the opposition. We have that, so we shall begin by resuming consideration of clause 2.

I would like to take a minute to welcome Mr. Jim Hansen, director of the Edmonton Regional Airport. Also, I would like to welcome a delegation from the Calgary Airport, Mr. Burns, the chairman, and Mr. MacEachern, a consultant.

• 1110

The first person from each party will have a ten-minute question period. Subsequent questioners will have five minutes.

I would ask now that Mr. Hansen, who has a statement to make, proceed with his statement please.

Mr. James Hansen (Director, Edmonton Regional Airport Authority): Mr. Chairman and members of the committee, I would like to thank you for giving us the opportunity to come forward and give you our views on Bill C-85.

I would first like to clarify an issue. We are a volunteer board and I am a volunteer, so please take it a little easy on us.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): We could not get here without volunteers. I love them.

Mr. Hansen: First, I will go over briefly what the Edmonton Regional Airport Authority is. We are an independent body whose purpose is to operate the local airport system within Edmonton. We have four airports that we are concerned with, the international being the main one, of course.

Our purpose is to expand the contribution which the airports make to the local economic development of our area and to manage and operate the airports in a secure and efficient manner. Of course the ultimate benefit is to the community itself.

The airport authority is a statutory corporation which has rights, powers, and privileges comparable to those of any other private corporation established in Alberta. It is an independent body with the right to acquire and dispose of assets, to enter into agreements, to acquire debt and to issue securities, to sue and be sued. It does not allow us to have equity shareholders nor outside organizations with equity interest. We are a non-profit organization.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 5 mars 1991

Le président: La séance est ouverte. Nous sommes prêts à commencer.

J'aimerais vous faire remarquer que ce comité est habilité à entendre des témoins pourvu qu'un député ministériel et qu'un député de l'opposition soient présents. Comme c'est le cas, nous reprenons l'étude de l'article 2 du projet de loi.

J'aimerais commencer par souhaiter la bienvenue à M. Jim Hansen, directeur de l'aéroport régional d'Edmonton. Je souhaite la bienvenue par la même occasion aux représentants de l'aéroport de Calgary, M. Burns, président, et M. MacEachern, conseiller.

Lors de la période de questions, j'allouerai dix minutes au premier intervenant de chaque parti. Chaque intervenant subséquent pourra compter sur cinq minutes.

Je demanderais maintenant à M. Hansen de faire sa déclaration préliminaire.

M. James Hansen (directeur, Administration aéroportuaire régionale d'Edmonton): Monsieur le président, mesdames et messieurs, j'aimerais d'abord vous remercier de nous donner l'occasion de vous présenter notre position au sujet du projet de loi C-85.

Comme mon collègue et moi sommes des administrateurs bénévoles comme tous les autres administrateurs de notre conseil d'administration, je réclame votre indulgence. Ne nous malmenez pas trop, je vous prie.

Des voix: Oh.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Que ferions-nous sans les bénévoles. Moi, je les adore.

M. Hansen: J'aimerais d'abord vous dire en quoi consiste l'Administration aéroportuaire régionale d'Edmonton. Cette administration est indépendante et son rôle est d'exploiter un réseau d'aéroports locaux dans la région d'Edmonton. Quatre aéroports constituent ce réseau, l'aéroport international étant naturellement le plus important.

L'Administration a comme mandat de favoriser le développement économique de notre région en exploitant ces aéroports de manière efficace et sûre dans l'intérêt ultime des habitants de la région eux-mêmes.

L'Administration aéroportuaire, créée par voie législative, possède les mêmes droits, les mêmes pouvoirs et les mêmes privilèges que ceux de toute autre société privée de l'Alberta. Il s'agit d'un organisme indépendant en mesure d'acquiescer et de céder des actifs, de conclure des ententes, de contracter des emprunts, d'émettre des titres, d'intenter des poursuites et d'en faire l'objet. L'Administration étant un organisme sans but lucratif, elle ne peut cependant compter d'actionnaires individuels ou constitués en société.

[Text]

The board of directors is representative. We have 13 members on our board of directors represented from throughout the community. We have six from Edmonton and other representatives from the counties surrounding the airport. And we are independent of government.

We also have two directors who will be appointed to the Edmonton Regional Airport Authority. Those two directors, we presume, as of now will come from a major airline so that we can have someone from an airline to give us direct input as far as their requirements and also maybe from another independent authority, maybe international.

The appointment of directors without question is one of our most important avenues of accountability. This will be done through the region as we all have to answer to our sponsors. The authority will hold annual private meetings with representatives of the appointers. We are also required to have an annual meeting with the general public.

An independent evaluation will review the extent to which the authority has fulfilled its purposes. Any notice of special resolutions from the authority will have to first go to our appointers so they will receive advance notice of any special resolutions considered by the board of directors.

Again, I have to specify our non-profit status and to reiterate that we cannot have any outside investments in the authority.

The Edmonton Airport Authority supports the legislation before you today. If I may, I would like to provide you with an understanding of how we would be working toward the objectives outlined in Bill C-85.

Under official languages, the authority is committed to continuing to provide a high standard of service in both the official languages of Canada as a private organization.

Under pensions and benefits, we have recently sent out an employee package. Our six principles are: the employee should not lose as a result of the transfer; the employees will continue to have the protection of a collective agreement; there shall be no reduction in employer contributions to employee pensions and benefits; the elimination of employee contributions is one of the highlights of our package; there will be a flexibility of benefits; there will be an integration of our work force between the four airports so that hopefully we can operate in an efficient manner.

• 1115

We believe we have offered the employees a fair benefit package, and virtually the entire cost of the pension and benefits package will be paid by the employer, resulting in a considerable saving to the employee. In most instances, optional benefits will be offered to allow employees to recoup any deficiency in core program coverage. It has been rather a complex exercise and has inevitably led to compromises. It is essential that all concerned realize that it is impossible to offer each employee terms and conditions of employment that exactly mirror those they currently enjoy.

[Translation]

Notre conseil d'administration est représentatif de la collectivité qu'il sert. Il compte 13 administrateurs issus de tous les milieux. Six d'entre eux viennent d'Edmonton même, et les autres des comtés jouxtant l'aéroport. Notre conseil n'a aucun lien de dépendance avec le gouvernement.

L'Administration aéroportuaire régionale d'Edmonton comptera aussi bientôt deux administrateurs de plus. Nous nous attendons à ce que l'un d'entre eux représente l'une des grandes sociétés aériennes, ce qui nous permettra d'être bien renseignés sur les besoins de nos principaux clients. L'autre administrateur proviendra sans doute d'une administration aéroportuaire indépendante et possiblement étrangère.

C'est sans conteste en nommant des administrateurs de la région que nous pouvons le mieux être redevables devant ceux qui nous appuient. L'Administration tiendra des réunions annuelles privées avec les représentants des organismes dont sont issus nos administrateurs. En outre, elle sera également tenue de prévoir une réunion annuelle publique.

Un évaluateur indépendant sera nommé pour étudier la mesure dans laquelle l'Administration se sera acquittée de ses responsabilités. Les différents organismes dont relèveront nos administrateurs seront avisés à l'avance de toute résolution spéciale devant être étudiée par le conseil d'administration.

J'insiste sur le fait que l'Administration est un organisme sans but lucratif qui ne peut compter d'actionnaires privés.

L'Administration aéroportuaire d'Edmonton appuie le projet de loi dont vous êtes saisi. Je me permettrai de vous expliquer comment nous comptons atteindre les objectifs exposés dans le projet de loi C-85.

L'Administration s'engage tout d'abord à continuer d'assurer un service de qualité dans les deux langues officielles du Canada.

Par ailleurs, nous venons de soumettre à nos employés des propositions touchant les régimes de retraite et les avantages sociaux que nous sommes prêts à leur offrir. Ces propositions se fondent sur les six principes suivants: aucun employé ne devrait être lésé à la suite de la cession de l'aéroport; les employés doivent continuer d'être régis par une convention collective; l'employeur ne réduira pas ses cotisations au régime de pensions des employés et à leurs avantages sociaux; l'une de nos propositions clés est de supprimer les cotisations des employés; les avantages sociaux offerts doivent être souples; la main-d'oeuvre des quatre aéroports sera intégrée de manière à nous permettre de les exploiter rationnellement.

Nous estimons avoir offert aux employés un ensemble équitable d'avantages sociaux et un régime de pensions alléchant dont le coût presque intégral sera assumé par l'employeur. Les employés pourront ainsi réaliser des économies importantes. Dans la plupart des cas, nous offrirons aux employés la possibilité d'adhérer à un régime d'avantages sociaux facultatif qui compenserait toute lacune du régime de base. La question des avantages sociaux étant complexe, le régime que nous proposons représente évidemment un compromis. Il nous était évidemment impossible d'offrir à chaque employé des conditions d'emploi en tous points semblables à leurs conditions actuelles.

[Texte]

Further, to assure that labour is fully represented, we have with us Neil Reimer, past president of the International Federation of Chemical, Energy and General Workers' Union. He is one of the vice-presidents of the Canadian Labour Congress. We also have Bill Stephenson, who sits on my committee. He is president of the Edmonton and District Labour Council. That is my submission.

The Chairman: Thank you very much, sir. I think it would probably be most efficient if we hear from the Calgary people, and then we can have questions later. You will be able to question both groups at the same time.

Mr. John Burns (Chairman, Calgary Airport Authority): Thank you, Mr. Chairman. The Calgary Airport Authority has requested the opportunity to appear before this legislative committee for the purpose of supporting the legislation under committee review. Before outlining the reasons for our support, we believe it would be appropriate to give you a very brief background with respect to our corporation and the manner in which we propose to meet the objectives set out in the policy documents of Transport Canada.

The CAA is a not-for-profit corporation, incorporated in June 1990 under provincial special enabling legislation for the express purpose of first negotiating for and then operating Calgary's airports. We are a public body responsible to the citizens of the region.

I have also given the members copies of the Regional Airports Authorities Act, which is the legislation that set us up. You can see some of the business controls and procedures we have in place that govern both the Edmonton and Calgary Airport Authorities.

The process of negotiation for the transfer of Calgary International and Springbank Airports started officially upon the signing of a memorandum of understanding between representatives of the communities in and around Calgary and the then Minister of Transport, the Hon. Benoît Bouchard. We believe it is important to bear in mind that the memorandum of understanding makes the following statement:

Whereas the Minister is desirous of implementing the eight original guiding principles of the new policy set out in the *Future Framework for the Management of Airports in Canada* which in part entails the transfer of certain airports in Canada to Local Airport Authorities in order to foster the economic development of the communities that these airports serve and the commercial development of these airports with local participation.

The Calgary Airport Authority, then, was created to pursue these objectives and to conduct the negotiations for transfer. Our compelling mandate is to ensure that airport users in the Calgary region obtain the best possible service with respect to air travel. This means undertaking a proactive program in association with the carriers and the travel industry, which will give the air traveller the greatest number of options and degree of flexibility when flying in and out of Calgary International Airport.

[Traduction]

Pour nous assurer une bonne représentation des syndicats, nous avons recruté Neil Reimer, ancien président de la Fédération internationale des syndicats de travailleurs de la chimie, de l'énergie et des industries diverses. Il est l'un des vice-présidents du Congrès du travail du Canada. Bill Stephenson, président du *Edmonton and District Labour Council*, siège également à notre comité. Voilà qui met fin à ma présentation.

Le président: Je vous remercie, monsieur. Nous économiserions sans doute du temps si les gens de Calgary faisaient maintenant leur présentation. Nous pourrions ensuite interroger nos témoins en même temps.

M. John Burns (président, Administration aéroportuaire de Calgary): Je vous remercie, monsieur le président. L'Administration aéroportuaire de Calgary a demandé à comparaître devant le comité législatif afin de lui faire part de son appui pour le projet de loi dont il est saisi. Avant de vous justifier notre appui, nous pensons qu'il convient de vous dire quelques mots au sujet de notre société et de vous préciser comment nous comptons atteindre les objectifs décrits dans les exposés de politiques de Transports Canada.

L'Administration aéroportuaire de Calgary est une association personnalisée, constituée en société en juin 1990 en vertu d'une loi provinciale habilitante dans le but exprès de négocier les conditions de cession et d'exploitation des aéroports de Calgary. L'Administration est un organisme public comptable envers les citoyens de la région.

Je vous ai fait distribuer des exemplaires de la *Regional Airports Authorities Act*, notre loi constitutive. Elle expose les conditions d'exploitation ainsi que les procédures auxquelles sont assujetties les administrations aéroportuaires d'Edmonton et de Calgary.

Le coup d'envoi des négociations en vue de la cession de l'aéroport international de Calgary et de celui de Springbank a été la signature d'un protocole d'entente entre les représentants de la ville de Calgary et des localités avoisinantes et le ministre des Transports de l'époque, l'honorable Benoît Bouchard. Permettez-moi de vous citer textuellement l'une des clauses de ce protocole d'entente.

Attendu que le ministre souhaite mettre en oeuvre les huit principes directeurs de la nouvelle politique exposée dans le document intitulé *Le futur cadre de gestion des aéroports canadiens*, qui prévoit, en partie, la cession de certains aéroports canadiens, à des administrations aéroportuaires locales en vue de favoriser le développement économique des localités desservies par ces aéroports ainsi que le développement commercial de ceux-ci, et ce, avec la participation des résidents de l'endroit.

L'Administration aéroportuaire de Calgary a donc été créée dans le but d'atteindre ces objectifs et de mener des négociations touchant la cession des aéroports. Notre mandat est essentiellement de veiller à ce que les aéroports de la région de Calgary desservent le mieux possible leurs clients. Cela suppose une collaboration étroite avec les transporteurs et les représentants du secteur des voyages de manière à ce que l'aéroport international de Calgary puisse offrir aux voyageurs aériens le plus grand nombre de liaisons et d'horaires possible.

[Text]

[Translation]

• 1120

Concomitant to this commitment to the airport user is an equally important objective, which is to use the assets of the airport as an instrument of economic growth. We should like to emphasize that the assets at Calgary International are very impressive and that, first and foremost, they consist of a highly skilled and dedicated work force, which we believe fully endorses the concept of devolution. We have offered all of them permanent employment for a minimum of two years, and hope they will look to the Calgary Airport Authority for lifetime careers.

It is also true that the physical plant at Calgary is, notwithstanding my friend on the left here, second to none in Canada. We intend to build upon that base in the future.

The Airport Transfer Act touches upon official languages, pension benefits, and labour relations. We strongly support the objectives of the act with respect to these three items.

In looking at the official languages, we are in agreement with the objectives of the Official Languages Act, particularly as it applies to the airport. We pledge to continue to provide a high standard of service in both official languages in the future.

So far as pension benefits, we have been requested by the Government of Canada to develop an employee benefits plan. This plan addresses the many items that make up their benefits package but that lie outside the terms and conditions of the collective agreements regulating the conduct of employee relations at the airport. This has been completed.

In developing this benefits package, we instructed our consultants to devise a pension plan guaranteeing that all affected employees will have the opportunity, at no additional cost to themselves, to receive retirement benefits equal to or better than those to which they were entitled had they remained with the PSSA. This will be structured to accommodate all the provisions of section 5 of Bill C-85. Our plan has received the endorsement of Treasury Board and Transport Canada, and will presently be tabled with the employees' bargaining agents and presented to the employees.

With respect to labour relations, from the very beginning of conversations with Transport Canada relating to airport transfer, which pre-date the memorandum of understanding, there has been a strong commitment on the part of the Calgary Airport Authority to respect the collective agreements that will be in place at the time of transfer, and that will remain in force until negotiation of a new collective agreement is effected.

We support the mechanism outlined in section 6 of Bill C-85 with respect to agreements, awards and appointments of bargaining agents. We look forward to working with the employees' representatives toward the implementation of employee standards and conditions that will reflect the local community standards, which are very high in Calgary, and that will meet the specific expectations of a highly specialized and highly motivated group of employees.

Outre notre engagement vis-à-vis les usagers de l'aéroport, nous tenons également à ce que l'aéroport serve à promouvoir la croissance économique. En effet, l'aéroport international de Calgary s'enorgueillit de sa main-d'œuvre hautement qualifiée et dévouée au travail. Nous leur avons offert à tous un emploi permanent pour un minimum de deux ans et nous espérons qu'ils comptent faire toute leur carrière à l'aéroport de Calgary.

Par ailleurs, les installations de l'aéroport de Calgary sont de tout premier ordre, quoi qu'en dise mon ami. Nous allons faire fond sur ces ressources.

La loi relative aux cessions d'aéroports concerne les langues officielles, les régimes de pension et les relations du travail. Nous approuvons entièrement les dispositions de la loi en ce qui concerne ces trois domaines.

Ainsi nous approuvons les objectifs de la Loi sur les langues officielles et plus particulièrement tels qu'ils s'appliquent aux aéroports. Nous nous engageons donc à maintenir un service de qualité dans les deux langues officielles.

En ce qui concerne les pensions de retraite, le gouvernement fédéral nous a invités à mettre au point un régime de pensions pour nos employés. Ce régime comportera les différentes prestations qui ne relèvent pas des conventions collectives régissant les relations du travail à l'aéroport. Ce travail est maintenant terminé.

Nous avons donc invité les consultants chargés de l'élaboration de ce régime de pensions de faire en sorte que les bénéficiaires puissent toucher des pensions de retraite d'un montant égal ou supérieur à celles auxquelles ils auraient eu droit aux termes de la Loi sur la pension de la Fonction publique, et ce sans bourse délier. Ces mesures sont conformes aux dispositions de l'article 5 du projet de loi C-85. Notre régime a été approuvé par le Conseil du Trésor et Transports Canada et doit être soumis incessamment aux agents négociateurs qui le soumettront aux employés.

En ce qui concerne les relations du travail, dès le début des négociations avec Transports Canada relativement à la cession des aéroports, négociations qui précèdent d'ailleurs le protocole d'entente, l'Administration aéroportuaire de Calgary s'est engagée à respecter en tous points les conventions collectives en vigueur au moment de la cession; celles-ci resteront d'ailleurs en vigueur en attendant la négociation d'une nouvelle convention collective.

Nous acceptons les dispositions prévues à l'article 6 du projet de loi C-85 relativement au maintien des conventions collectives, des décisions arbitrales et des nominations des agents négociateurs. Nous comptons donc coopérer avec les représentants des employés en vue de l'élaboration de conditions d'emploi conformes aux normes locales, qui sont très élevées à Calgary, et qui pourront donc répondre aux attentes d'une main-d'œuvre hautement spécialisée et motivée.

[Texte]

I should like now to comment on the effect of devolution upon the community. We stated earlier that one of our objectives is to improve the services provided by the airport to its users. We mean to act on this matter in the broadest sense as it applies to the travelling public, the carriers, the general aviation community, and the hundreds of tenants and leaseholders who form part of the airport community.

The relationship with the general aviation community warrants special mention. The importance of an efficient transportation network in western Canada is well known. The Calgary general aviation segment, which incidentally is the largest in Canada, provides vital services to agriculture and to the resource industries. The Calgary Airport Authority will ensure that the facilities and services that are essential to support these activities are maintained and developed at appropriate levels.

Our second objective is the stimulation of economic development. We should like to point out that although we have been heavily preoccupied during the past year with negotiating details of the transfer, we have already developed strategies we think will result in new and innovative enterprises being attracted to the airport and the region. These prospective tenants, which have been identified, now number half a dozen.

Limitations under Transport Canada's mandate inhibit their pursuing such global opportunities, but it is the CAA's role to move specifically in that direction. This is an indication of the benefit that will flow to the community by the very fact that the community itself, rather than a remote bureaucracy, will be responding to the needs of commercial operators directly and immediately.

• 1125

That is my statement.

The Chairman: Thank you, Mr. Burns. Before we start the questioning, is it the committee's wish that the briefs submitted today be appended—

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Okay, thank you. We will start today with a ten-minute round.

Mr. Angus: Gentlemen, I am pleased to welcome you back to this House of Commons committee. I have a series of questions for both Edmonton and Calgary to assist the committee in understanding your operation a bit better, particularly as it relates to the bill before us.

I take it that in both cases you are planning to operate at least two airports. Are there any more airports within either of your areas that you also want to include—other than the ones mentioned in your briefs?

Mr. Hansen: Yes, we have had two further airports. One is Villeneuve Airport and the other is Calling Lake Airport. And there are two more, so we have a total of four.

Mr. Angus: What about Calgary?

Mr. Burns: We have Calgary International Airport and Springbank Airport.

[Traduction]

Je voudrais maintenant vous dire quelques mots au sujet de l'effet de la cession de l'aéroport pour la collectivité. Je vous disais tantôt que nous avions notamment comme objectif d'améliorer la qualité des services destinés aux usagers. Ceci s'applique aussi bien aux passagers, aux compagnies aériennes, à tous ceux qui à un titre quelconque travaillent dans l'aviation ainsi qu'aux centaines de locataires de l'aéroport.

Je voudrais insister plus particulièrement sur nos liens avec tous ceux qui travaillent dans l'aviation. Un réseau efficace revêt une importance toute particulière pour l'Ouest du Canada. Le réseau aérien de Calgary, qui est d'ailleurs le plus important du pays, est indispensable à l'agriculture ainsi qu'au secteur des matières premières. L'Administration aéroportuaire de Calgary veillera donc à ce que les installations et les services assurés jusqu'à présent à ces différents secteurs soient maintenus et améliorés.

Notre deuxième objectif est de promouvoir l'essor de notre économie. Même si pendant l'année écoulée nous avons du consacrer pas mal de temps aux modalités de cession, nous avons pu prendre des mesures qui devraient attirer de nouvelles entreprises à l'aéroport et dans la région toute entière. Jusqu'à présent, six de ces nouvelles entreprises ont été sélectionnées.

Alors qu'aux termes de son mandat Transports Canada n'a pas la possibilité de faire ce genre de promotion, l'Administration aéroportuaire de Calgary peut et doit s'engager sur cette voie. C'est donc la collectivité locale qui en profitera au premier chef, car elle pourra s'adresser directement aux entreprises plutôt que de laisser la tâche à des bureaucrates souvent éloignés à des milliers de kilomètres.

C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Burns. Avant de passer aux questions, je voudrais savoir si les membres du comité sont d'accord pour que les mémoires soient annexés au compte rendu.

Des voix: D'accord.

Le président: Parfait. On commence donc par un tour de 10 minutes.

M. Angus: Messieurs, je vous souhaite à nouveau la bienvenue au comité. Je vais poser toute une série de questions aux responsables des aéroports d'Edmonton et de Calgary pour nous permettre de nous faire une idée plus précise de vos activités et de leur incidence sur le projet de loi dont nous sommes saisis.

Si j'ai bien compris, chaque administration a l'intention d'exploiter au moins deux aéroports. Y a-t-il encore d'autres aéroports à part ceux que vous avez évoqués dans vos mémoires?

M. Hansen: Oui, nous avons l'aéroport de Villeneuve et celui de Calling Lake. Soit un total de quatre.

M. Angus: Et à Calgary?

M. Burns: Il y a l'aéroport international de Calgary et l'aéroport de Springbank.

[Text]

Mr. Angus: Are you going to have one management team for the total area operating authority?

Mr. Hansen: Our corporate structure is not that many.

Mr. Burns: Yes.

Mr. Angus: In the Edmonton brief you indicate that ten members of your board are selected by area municipalities. Can you tell us what process those municipalities use? Second, how are the the two remaining ones found? As well, is there any direct employee representation in addition to the two labour groups you mentioned—either CUTE or the Transport Canada union? And the same questions for Calgary in terms of how your board is selected and where it comes from.

Mr. Hansen: We have a total of 13 members on our board of directors, of which two are appointed by the Edmonton Regional Airport Authority. Those two directors are appointed in areas we feel the local municipalities did not address. Those two areas we found from other airport operators, another authority and an airline. We have six from the City of Edmonton, one from the City of Leduc, one from the County of Leduc and the County of Strathcona. Parkland and Sturgeon each have one appointment. Each sponsor advertised in the paper for people willing to sit on the authority, and each was responsible for putting someone on there who had a strong business or other related field that would be required by their committees.

Mr. Angus: What about direct representation from either of the two unions?

Mr. Hansen: We have Bill Stephenson, president of the Edmonton and District Labour Council.

Mr. Angus: And he got there through which process?

Mr. Hansen: He is appointed by the City of Edmonton. Also sitting on my committee is Neil Reimer.

Mr. Angus: Is there been any thought given to modifying the structure—particularly if devolution happens—to having direct employee representation on the board?

Mr. Hansen: No, not presently. It is not one of our considerations. We feel we have to operate as the private sector does and we certainly will be communicating with the unions at every available opportunity. They might be sitting on committees but they will not be on the authority.

Mr. Angus: And what about Calgary?

Mr. Burns: Calgary did it a little bit differently. In the memorandum of understanding it said that no unelected official could be a member of the board. We took that very literally. We have a process whereby the Calgary Transportation Authority, an incorporated body looking after transportation interests in Calgary, nominates at least two times the number of people available for board representation. They give those names to the long-range planning committee of the Calgary Chamber of Commerce, which appoints the board from that list.

[Translation]

M. Angus: Ces aéroports relèvent-ils d'une équipe de gestion unique?

M. Hansen: Oui.

M. Burns: Exactement.

M. Angus: Vous nous avez expliqué qu'à Edmonton 10 membres du conseil d'administration sont choisis par les municipalités locales. Je voudrais savoir notamment selon quels critères ces municipalités choisissent les membres du conseil d'administration ainsi que les critères qui président au choix des deux autres membres du conseil d'administration. Pourriez-vous nous dire par ailleurs si les employés sont représentés par des organisations autres que les deux syndicats que vous avez déjà évoqués, à savoir le SCFP et le Syndicat de Transports Canada. Je voudrais avoir les mêmes renseignements en ce qui concerne le recrutement des membres du conseil d'administration de l'aéroport de Calgary.

M. Hansen: Notre conseil d'administration compte 13 membres dont deux sont nommés par l'Administration aéroportuaire régionale d'Edmonton. Ces deux administrateurs représentent des secteurs qui n'ont pas été couverts par les municipalités, à savoir les exploitants des aéroports et les compagnies aériennes. Nous avons six administrateurs de la ville d'Edmonton, un de la ville de Leduc, un du comté de Leduc et un du comté de Strathcona. Parkland et Sturgeon sont représentés chacun par un administrateur. Donc, chaque groupe intéressé a fait paraître un avis dans la presse invitant des candidats au poste d'administrateur, étant bien entendu que les personnes retenues auraient les qualifications requises pour remplir leurs fonctions.

M. Angus: Est-ce que les deux syndicats sont également représentés?

M. Hansen: Nous avons Bill Stephenson qui est le président de l'*Edmonton and District Labour Council*.

M. Angus: Il y a été choisi par qui?

M. Hansen: Il a été nommé par la ville d'Edmonton. Neil Reimer fait également partie de mon comité.

M. Angus: En cas de cession de l'aéroport, avez-vous envisagé la possibilité d'avoir un représentant des employés au sein du conseil d'administration?

M. Hansen: Non, par pour l'instant. Nous comptons en principe fonctionner comme une entreprise du secteur privé, ce qui veut dire que nous resterons en contact étroit avec les syndicats. Ceux-ci siégeront peut-être à certains comités mais non pas au conseil d'administration.

M. Angus: Et comment les choses se passent-elles à Calgary?

M. Burns: De façon quelque peu différente. Nous avons appliqué à la lettre le protocole d'entente qui stipule que tous les membres du conseil d'administration doivent avoir été élus à leur poste. L'Administration des transports de Calgary chargée de l'ensemble des questions relevant des transports de la ville sélectionne un nombre de personnes deux fois supérieures au nombre de membres du conseil d'administration. Le comité de planification à long terme de la Chambre de commerce de Calgary choisit les administrateurs parmi les noms figurant sur cette liste.

[Texte]

• 1130

We have nine members, but we have room for fifteen. At some point in time we could add to that either employees or unions; we just have not decided yet. We have not wrestled with the problem that you talk about.

Mr. Angus: Again, you have four airports in Edmonton. Are all four unionized in terms of the employees? I know two are.

Mr. Hansen: Yes, I would say that all of them are.

Mr. Angus: Irrespective of what you say in your secondary brief, that employees should not lose benefits or have their salaries reduced because of the transfer, it is my understanding that the CUTE agreement at the Edmonton Municipal Airport is much richer than the one at the Edmonton International. Will that become the standard? Will all employees in similar categories, irrespective of which airport they work at...? Under the proposal that Edmonton has given to the employees, does it provide for some kind of equity? Are there going to be differences between airports under the current proposal?

Mr. Hansen: We presume an agreement will take place that again we will have to go back to the unions to negotiate. Everything we have sent to the government at this time has not been approved by the unions.

Our proposal states that if anyone happens to be making more in one area they will retain that amount. They will not be cut back until the collective agreement reaches them, and from there they will gather forward.

Mr. Angus: So there may be some red-circling, depending on the final negotiations.

Mr. Hansen: When we have looked at the packages—and we have spent roughly two years going over the different and very complex agreements—we feel that because of other areas in our proposal where we are paying for things, the employee is generally better off now than he was before.

Mr. Angus: What about Calgary?

Mr. Burns: We only have two airports. We do not have the same situation as you do in Edmonton. All of the employees are under a number of collective agreements, but all under the PSSA. Our package meets or exceeds all of the PSSA benefits.

In the pension, on an actuarial basis, if there is some person it may not work out for because of age circumstances or for some other reason, we will meet that requirement so that the person will remain whole.

Mr. Angus: In the Edmonton submission, I think you used the phrase "no outside investors". I have a question for both operating authorities. How do you intend to raise any necessary capital funds in order to do whatever the authority decides is appropriate to do at any of the airports?

Mr. Hansen: In the development of our financial package we have had financial advisers, such as the bank involved in this. They are continuing to make sure our proposal is viable. We have been assured by the banks that it is financeable.

[Traduction]

En ce moment, nous avons neuf administrateurs, mais nous pourrions en avoir quinze. On pourrait éventuellement avoir des représentants des employés ou des syndicats, mais jusqu'à présent aucune décision n'a été prise à cet égard.

M. Angus: Les employés des quatre aéroports d'Edmonton sont-ils tous syndiqués? Je sais que c'est le cas de deux de ces aéroports.

M. Hansen: Je pense qu'ils sont tous syndiqués.

M. Angus: Même si, comme vous le dites dans votre mémoire, la cession des aéroports ne devrait entraîner de perte de prestations ni de salaires pour les employés, il semblerait que la convention du SCFP en vigueur à l'aéroport municipal d'Edmonton soit bien plus avantageuse que celle en vigueur à l'aéroport international. Qu'est-ce qui arrivera donc avec les normes. Est-ce que tous les employés d'une même catégorie toucheront la même chose, indépendamment de l'aéroport où ils travaillent? Y aura-t-il donc des différences de traitement selon les aéroports?

M. Hansen: Lorsque l'accord sera intervenu, il faudra sans doute en discuter avec les syndicats. Les propositions que nous avons soumises jusqu'à présent au gouvernement n'ont pas encore toutes été approuvées par les syndicats.

D'après nos propositions, nous garantirons aux employés les salaires qu'ils touchent actuellement, et il faudra maintenir les écarts d'un aéroport à l'autre. Rien ne changera donc avant la négociation des nouvelles conventions collectives.

M. Angus: Alors il est possible que certains postes soient bloqués.

M. Hansen: Après avoir consacré deux ans environ à examiner ces accords extrêmement complexes dans tous leurs détails, nous sommes arrivés à la conclusion que tout compte fait, les employés devraient s'en tirer à leur avantage.

M. Angus: Qu'en est-il de Calgary?

M. Burns: Nous n'avons que deux aéroports et la situation diffère donc de celle d'Edmonton. Les employés relèvent de différentes conventions collectives. Mais c'est la Loi sur la pension de la fonction publique qui s'applique à tous. Or, notre offre est au moins équivalente aux prestations prévues par cette loi.

Ainsi, en ce qui concerne les retraites, si dans certains cas les gens risquent de perdre à cause de leur âge ou pour d'autres raisons, nous ferions le nécessaire afin de leur éviter tout préjudice.

M. Angus: Parlant d'Edmonton, vous avez dit qu'il n'y aurait pas d'investisseurs de l'extérieur. Je voudrais donc savoir comment vous comptez réunir les capitaux dont vous aurez besoin pour vos aéroports.

M. Hansen: Au moment de l'élaboration de notre plan financier, nous avons entre autres consulté des banques qui nous ont assurés que notre plan est parfaitement valable.

[Text]

Mr. Angus: In what sense? Will you be able to get money from the banking industry?

Mr. Hansen: Yes.

Mr. Angus: In Canada?

Mr. Hansen: Yes.

Mr. Angus: Part of the reason I asked this is that one of the proposed operating authorities—from my community, actually—was going to go south of the border to get money.

Mr. Hansen: No, we have been working with one of the five major banks.

Mr. Angus: What about Calgary?

Mr. Burns: It is the same thing. We have also been working with Western Diversification. They have been very helpful in looking at our plans. These are the potential investments you are talking about. . .

Mr. Angus: Are they indicating that they might provide you with either some loan guarantees or some financing?

Mr. Burns: Some financing.

Mr. Angus: The Western Diversification Fund would provide you with some financing.

Mr. Burns: Yes.

Mr. Angus: To what extent?

Mr. Burns: We really have not set it out, but it looks somewhere between 15% and 20% of the cost of the new asset. We are not talking about the purchase of the airport, are we?

• 1135

Mr. Angus: Right, because you are leasing that.

Mr. Burns: So we are now talking about a new investment that comes on the airport property.

Mr. Angus: What type of investment are we talking about? Buildings?

Mr. Burns: Yes, buildings could be one.

Mr. Angus: So they are prepared to invest by taking equity or by loan?

Mr. Burns: Only loans.

Mr. Hansen: We have already obtained some funds from WD.

Mr. Angus: So in fact one arm of the government is helping another arm get out of certain businesses.

Mr. Hansen: You have to realize that the process of acquiring the airports has been quite involved and has taken longer than we initially supposed. We started this in 1987, so obviously we have had to have substantial financing to date.

Mr. Sobeski (Cambridge): I would like to deal with the part of the bill that relates to official languages. The briefs of both Calgary and Edmonton indicated commitment and agreement with the objectives.

We will be having the Commissioner of Official Languages in, I believe, later this week. During the second reading debate there was a question about the limited application of the Official Languages Act. While it includes

[Translation]

M. Angus: Les banques sont donc prêtes à vous avancer les capitaux?

M. Hansen: Oui.

M. Angus: Il s'agit bien de banques canadiennes.

M. Hansen: Oui.

M. Angus: Si je vous pose cette question, c'est parce que près de chez moi les responsables d'un aéroport comptent emprunter de l'argent aux Etats-Unis.

M. Hansen: Non, nous avons traité avec une des cinq principales banques canadiennes.

M. Angus: Qu'en est-il de Calgary?

M. Burns: C'est la même chose. Nous avons également fait appel au Fonds de diversification de l'Ouest. Ils ont passé notre plan en revue. Voilà donc les investissements potentiels. . .

M. Angus: Est-ce qu'ils pourraient vous prêter de l'argent ou vous avancer des capitaux ou encore des garanties?

M. Burns: Ils pourraient nous avancer des capitaux.

M. Angus: Donc le Fonds de diversification de l'Ouest vous avancerait des capitaux.

M. Burns: Oui.

M. Angus: Combien?

M. Burns: Le montant n'a pas encore été précisé mais il s'agirait de 15 à 20 p. 100 du coût des nouvelles installations. Il n'est quand même pas question d'acheter l'aéroport.

M. Angus: Vous louez l'aéroport.

M. Burns: Il s'agirait donc de nouveaux investissements.

M. Angus: Et cet argent serait consacré à quoi notamment? Aux immeubles?

M. Burns: Oui, peut-être aux immeubles entre autres.

M. Angus: Ils vous prêteraient de l'argent ou bien est-ce qu'ils passeraient eux-mêmes des capitaux?

M. Burns: Ils nous prêteraient de l'argent.

M. Hansen: Nous avons déjà obtenu de l'argent du Fonds de diversification de l'Ouest.

M. Angus: Donc, c'est l'État qui paie en quelque sorte pour la privatisation.

M. Hansen: La cession des aéroports a pris plus de temps que prévu. Les travaux ont commencé en 1987, ce qui a exigé d'importantes mesures de financement.

M. Sobeski (Cambridge): Je m'intéresse aux dispositions du projet de loi portant sur les langues officielles. Les représentants des aéroports de Calgary et d'Edmonton se sont déclarés d'accord avec ces objectifs.

Le Commissaire aux langues officielles doit comparaître devant le comité dans le courant de la semaine. Lors du débat en deuxième lecture, la question de l'application limitée de la Loi sur les langues officielles a été soulevée.

[Texte]

certain parts that relate to Part IV, communications with and services to the public, and Part X, court remedies, and Parts VIII and IX with the official languages commissioner, and Part VII with the application of Treasury Board policies reflecting service-to-the-public regulations that are being discussed next door right now, I would like your comments.

Some felt we should not legislate other parts of the Official Languages Act, specifically Part V, which deals with language of work; Part VI, which is the participation of English-speaking and French-speaking Canadians; and Part VII, the advancement of English and French. While you have both talked about commitment and being willing to work along, I would like to have your views on what you feel about the sections of the Official Languages Act that were not put in this particular bill.

Mr. Hansen: I do not see the operation of the airport changing dramatically one way or the other. We are fairly assured that the current management structure at the Edmonton International Airport will remain with the authority. Therefore I presume that we would be operating with much the same attitude as they formerly had. We do not see a big change in that.

However, I would like to state that we perceive the Edmonton Regional Airport Authority as operating as a private sector industry and therefore we have to compete internationally. I would suggest very strongly that we remain where we are, without Parts V, VI, and VII further expanded on.

Mr. Burns: In Calgary we agree exactly with Edmonton.

Just to give you some idea of how we do that agreement, all the existing signs that are there now are in English and French, or in the interior of the building they are pictographs. We will not have to change any of those signs at all. We do not intend to change the bilingual format on the signs that lead to the airport or give you direction around the airport or show you where to park. Those large signs we would not change, first because of expense: they are there now.

The information kiosk in the Calgary International Airport is manned by the Calgary Tourist and Convention Bureau and it is fully bilingual at all times. That is an 18-hours-a-day service now.

Mr. Wilbee (Delta): Is that in French and English or in Japanese and English?

Mr. Burns: It conforms with the official languages; that is, it is French and English.

Bilingual ability is a condition of employment of the Calgary Tourist and Convention Bureau. If you are going to man that kiosk then you must be able to speak French and English fluently. The kiosk personnel are available to provide assistance to the concessions should they require it; but, within the concessions themselves, about 60% are French and English. And they trade: If Hertz does not speak it, then Avis does. They go back and forth in that type of thing.

[Traduction]

Seront donc appliquées la Partie IV traitant des communications et du service au public, la Partie X portant sur les recours devant les tribunaux, les Parties VIII et IX concernant le commissaire aux langues officielles et la Partie VII concernant les politiques du Conseil du Trésor en ce qui concerne le règlement relatif aux services au public, qui fait justement l'objet de délibérations dans la salle d'à-côté.

D'après certaines personnes, la Partie V de la Loi sur les langues officielles traitant de la langue de travail, la Partie VI qui porte sur la participation des Canadiens de langue anglaise et de langue française et la Partie VII qui porte sur la promotion de l'anglais et du français ne devraient pas être invoquées. Vous nous avez assurés que vous étiez disposés à faire respecter toutes les dispositions requises. Mais je voudrais savoir ce que vous pensez des parties de la Loi sur les langues officielles qui n'ont pas été reprises dans le présent projet de loi.

M. Hansen: Je ne pense pas que le fonctionnement de l'aéroport change de fond en comble. Au contraire, je pense que les modalités de gestion actuelles de l'aéroport international d'Edmonton seront maintenues. Il ne devrait donc pas y avoir trop de changements.

J'ajouterais toutefois que l'Administration aéroportuaire régionale d'Edmonton, en tant qu'entreprise relevant du secteur privé, devra faire face à la concurrence internationale. C'est pourquoi je trouve que les Parties V, VI et VII de la Loi ne devraient pas nous être appliquées.

M. Burns: Nous sommes tout à fait d'accord à Calgary avec ce que vient de vous expliquer le représentant de l'aéroport d'Edmonton.

Pour vous donner une idée de comment les choses se passent, toute la signalisation est en français et en anglais, et à l'intérieur nous utilisons également des pictogrammes. Donc, aucune modification n'est prévue pour la signalisation. Il est tout à fait inutile de changer quoi que ce soit à la signalisation bilingue menant à l'aéroport ou au parking.

Le Bureau de renseignements de l'aéroport international de Calgary est ouvert 18 heures par jour et le service bilingue est assuré par l'Office de tourisme de Calgary.

M. Wilbee (Delta): Les renseignements sont-ils fournis en français et en anglais ou bien en japonais et en anglais?

M. Burns: En français et en anglais comme prévu dans la Loi sur les langues officielles.

Tous les employés de l'Office de tourisme de Calgary doivent obligatoirement être bilingues et les employés du Bureau de renseignements doivent s'exprimer couramment en français et en anglais. Les employés du Bureau de renseignements peuvent éventuellement dépanner les différents concessionnaires, dont 60 p. 100 sont francophones ou anglophones. Si le représentant de Hertz ne parle pas une des deux langues officielles, celui de Avis l'a connaît. Il y a donc échange de bons procédés.

[Text]

• 1140

To go back to your question though, the language service is available in 29 other languages throughout the airport. We have an inventory of all the languages that are available, and that is distributed to all the concessions and to all the airport employees so that everyone at any given time knows who they can talk to if they need a language service of some kind.

I think, Mr. Chairman, it is important too that Calgary and the Calgary International Airport were commended by the Commissioner of Official Languages at the time of the Olympic Winter Games. This was a good example of meeting the needs of the air traveller. What we are doing in Calgary meets the needs of the air traveller and we do not need Parts V, VI, and VII of the Official Languages Act.

The final point I would like to make is that for any cost under Parts V, VI, and VII of the Official Languages Act we are not set up to pay that cost, which really means that the cost will be paid by the federal government. The question we would put to the committee is the following: In light of what I think our experience is, and the demonstrated good progress we have made, is this additional requirement really necessary? Finally, should the taxpayer pay for something that to our mind really is not a requirement?

Mr. Belsher (Fraser Valley East): Mr. Burns, in Parts V, VI, and VII you are really recommending that they be left out the way it is now?

Mr. Burns: Yes, I would, sir.

Mr. Belsher: Are there insurmountable problems if that language of work were put in there?

Mr. Burns: They are not insurmountable problems. There is a cost.

Mr. Belsher: There is a cost. Thank you.

The Chairman: We will go to Mr. Langlois.

M. Langlois (Manicouagan): Merci, monsieur le président.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à MM. Hansen, Burns et MacEachern qui se sont déplacés aujourd'hui pour venir transmettre au Comité leurs points de vue et faire leurs commentaires sur le fonctionnement futur des autorités aéroportuaires de Calgary et d'Edmonton.

Monsieur le président, j'aimerais faire remarquer que les documents qui nous ont été remis ce matin étaient en langue anglaise uniquement. C'est certainement dû au fait que ces documents-là n'ont pas été reçus assez rapidement pour qu'ils puissent être traduits en français. Je présume que les mémoires qui ont été présentés par les gens seront traduits en français. Je vous remercie, monsieur le président.

Gentlemen, welcome to Ottawa. I have had the opportunity of going through both airports in late September, coming back from the tour of northern Alberta with the Energy, Mines and Resources Committee. It was the first time I had the opportunity to spend some time in both your cities, two fine cities and two fine airports.

Having said this, Mr. Hansen, you referred in your presentation, and Mr. Burns also, to the fact that both authorities are non-profit organizations. I would like you to expand on this. Do those provisions in your province prevent

[Translation]

Par ailleurs, les services sont offerts dans 29 autres langues dans l'aéroport. La liste des personnes connaissant ces différentes langues est distribuée à tous les concessionnaires et aux employés de l'aéroport et ils savent donc à qui s'adresser en cas de besoin.

Je vous rappellerais à ce propos que la ville de Calgary et l'aéroport international de Calgary ont été félicités par le commissaire aux langues officielles au moment des Jeux olympiques d'hiver. Donc nous n'avons pas besoin des parties V, VI et VII de la Loi sur les langues officielles pour répondre aux besoins des voyageurs.

De plus, nous ne pourrions pas payer pour les frais associés à la mise en application des dispositions des parties V, VI et VII de la Loi sur les langues officielles et ces frais devraient donc être pris en charge par le gouvernement fédéral. Compte tenu de notre expérience et des progrès réels accomplis, il faut se demander s'il est réellement nécessaire de faire payer le contribuable pour un service qui n'est pas vraiment indispensable.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Donc vous voudriez que les parties V, VI et VII de la loi continuent à ne pas être appliquées.

M. Burns: C'est exact.

M. Belsher: Si les dispositions sur la langue de travail étaient appliquées, est-ce que cela provoquerait des problèmes insurmontables?

M. Burns: Non, mais cela coûterait de l'argent.

M. Belsher: Merci.

Le président: Monsieur Langlois.

Mr. Langlois (Manicouagan): Thank you Mr. Chairman.

I wish to welcome Mr. Hansen, Mr. Burns and Mr. MacEachern who are appearing before this committee to comment on the future operation of the Calgary and Edmonton airport authorities.

I wish to point out first of all Mr. Chairman that we received documents in English only this morning. This is certainly due to the fact that they did not arrive in time to be translated. But I imagine that the presentations will be translated into French. Thank you Mr. Chairman.

Bienvenue à Ottawa messieurs. J'ai justement passé par vos deux aéroports en septembre dernier en revenant d'une tournée dans le nord de l'Alberta avec le Comité de l'Énergie, des Mines et des Ressources. C'était la première fois que je visitais vos bonnes villes ainsi que vos aéroports.

Vous avez expliqué tous les deux que les administrations aéroportuaires de Calgary et d'Edmonton sont toutes deux des organismes à but non lucratif. J'aimerais que vous me donniez d'autres détails sur ce point. Est-ce que ces

[Texte]

the airport authorities from making money and reinvesting in your activities? In Quebec you can have a non-profit organization, which means that it is not entitled to pay dividends or to distribute its profits to participating organizations or members. Is it the same in your province? Can you generate profits as long as they are reinvested in your activities? Am I correct in assuming that is the case?

• 1145

Mr. Hansen: That is right.

Mr. Burns: I think I used the term "not-for-profit" corporation, which is an income tax term, and "not for profit" is exactly how you describe it.

Mr. Langlois: So you can make money as long as it is used to finance future projects of the authority.

Mr. Burns: Yes.

Mr. Langlois: I would like you to tell us—and perhaps Mr. Hansen can do so. . . Tomorrow morning your authority is in charge of the airports in Edmonton. Briefly tell us what the difference would be between the actual operation by Transport Canada and the operation under the supervision of your board.

Mr. Hansen: In our study of the corporate structure, the only change you would have at present, as far as I can see at the moment, would be that the operation would be controlled from Edmonton instead of from Ottawa.

Hopefully the difference would be that we would be able to address issues on a timely basis and to inject more economic benefit into our community because the airport would be controlled locally. However, the actual operation would remain exactly the same, as far as safety and any other similar factor are concerned, because the present management structure would remain in place, supposedly, and we are supporting them completely.

Mr. Langlois: Thank you, Mr. Burns. How do you foresee your dealings with the unions on the day you are going to be taking over? Those people are used to working under government rules, with government-signed collective agreements, government benefits, government pension plans, and government holidays. Can you really live with and be comfortable with that type of situation on the day you take charge?

Mr. Burns: I would think so, very much so. During the past year and a half we have held monthly communication meetings with the employer representatives, the union representatives, the management of the Calgary International Airport, one of the negotiators from Transport Canada in Ottawa, and the management of the regional office in Edmonton, as well as ourselves. As every month goes by, each one of us becomes a little more comfortable with the other. We have worked now for a year and a half together, so we all know who we are and exactly what each of us wants. In Calgary, the union is very supportive of airport devolution.

Mr. Langlois: Are the unions supportive of the move?

[Traduction]

dispositions provinciales signifient que l'administration aéroportuaire ne peut pas réaliser de bénéfices et réinvestir ses profits dans vos activités? Au Québec, quand vous avez une société sans but lucratif, cela veut dire qu'elle n'a pas le droit de verser des dividendes ni de répartir ses bénéfices entre les organisations ou les membres qui lui sont affiliés. Est-ce le cas dans votre province? Avez-vous le droit de réaliser des bénéfices dans la mesure où vous les réinvestissez dans vos activités? Est-ce que j'ai bien décrit les choses?

M. Hansen: Oui.

M. Burns: J'ai utilisé l'expression «Association personnalisée», qui figure dans la Loi sur l'impôt, et la situation est bien celle que vous avez décrite.

M. Langlois: Vous pouvez donc réaliser des bénéfices dans le mesure où ceux-ci servent à financer de nouveaux projets pour l'administration.

M. Burns: En effet.

M. Langlois: Dites-nous donc—et peut-être que M. Hansen pourra le faire. . . Demain matin l'administration sera responsable des aéroports d'Edmonton. Expliquez-nous brièvement les différences entre l'exploitation effectuée par Transports Canada et celle effectuée par cette nouvelle administration.

M. Hansen: Je pense que la seule différence en ce moment, si l'on se reporte à notre étude sur la structure de la société, c'est que l'exploitation se ferait à partir d'Edmonton au lieu d'Ottawa.

Et parce que le contrôle serait exercé localement, nous espérons également que nous serons en mesure de résoudre les problèmes plus rapidement et de favoriser davantage l'essor de notre collectivité. Par contre, en ce qui concerne la sécurité et d'autres questions de cette nature, il n'y aurait aucun changement, vu que l'on conserverait vraisemblablement la structure administrative actuelle, qui reçoit d'ailleurs tout notre appui.

M. Langlois: Je vous remercie, monsieur Burns. Une fois que vous aurez la mainmise sur ces aéroports, quels genres de rapports allez-vous entretenir avec les syndicats? Les syndiqués connaissent bien les directives gouvernementales, leurs conventions collectives sont signées par le gouvernement fédéral, et ils ont droit aux avantages que reçoivent les fonctionnaires—fonds de pension, congés payés. Avez-vous l'intention de maintenir ces conditions?

M. Burns: Très certainement. Depuis un an et demi, nous organisons des séances d'information mensuelles réunissant des représentants de l'employeur, des représentants syndicaux, des administrateurs de l'aéroport international de Calgary, l'un des négociateurs de Transports Canada à Ottawa et des administrateurs du bureau régional d'Edmonton, et nous-mêmes. Nos rapports s'améliorent à chaque réunion. Cela fait un an et demi que nous collaborons, et nous avons une excellente idée de ce que chacun souhaite. À Calgary, le syndicat approuve fortement l'idée de cette nouvelle administration aéroportuaire.

M. Langlois: Les syndicats sont en faveur de cette initiative?

[Text]

Mr. Burns: In the spring of 1990, the personnel of the Calgary Airport, outside of the union, wrote a letter to the minister, telling him to get on with the move.

Mr. Schneider (Regina—Wascana): My first thrust is with respect to the existing airport leases that have been signed between the lessees and the Government of Canada. In taking these over, as I assume you will, are you clear that the commitments made are understood by the airport authority and the lessors? I make reference to a pothole in Regina that you would have thought would have been the end of the world. It is finally fixed now, but it took about six months. It was a matter of whose jurisdiction the pothole came under and whose responsibility it was. So be sure you do not walk into that blind alley.

• 1150

Mr. Burns: The question is almost the same. During the past year and half at both Calgary and Edmonton airports, the airport staff have been very supportive. All of the new leases have been reviewed with the staff of the Calgary Airport Authority or the Edmonton Regional Airports Authority. We know pretty well all of the leases that are in place right now, and we have known for about a year and a half, as a new lease comes up.

Mr. Schneider: Good. I have a concern with respect to the ability of private aviation to afford a structure that seems to be providing the same and in most cases better benefits than previously provided. I do not know whether we can discuss the affordability of private aviation today. Perhaps it is best for another time. But I notice you are offering a pension plan that is totally paid by the employer. Am I missing something? Is this something totally new? Is it the wave of pension plans of the future?

Mr. Hansen: We have tried to get a package together that is both acceptable to the authority and to the employees. We are offering two pension plans. The first is totally paid by the authority, and the second is not. The second requires employee contributions. The first one will, we feel, make an employee whole, but if they want to supplement their pension further, they have the opportunity to do so.

We tried to assess the present position, as you realize. There were two major airports we were trying to take over. The pension plan from one is very rich, and we were unable in the private sector to find a comparable one. This is why we had to go the way we are currently going.

Mr. Schneider: I guess I do not understand. I have never heard of a pension plan fully paid for by the employer.

Mr. Angus: It exists. It is something a union will get at the collective bargaining table. The employer will pay the employee's share.

Mr. Hansen: We were really trying to make the employee whole, and one of the means by which we could do it was to offer a fully paid pension and benefits package.

[Translation]

M. Burns: Au cours du printemps 1990, sans passer par les syndicats, le personnel de l'aéroport de Calgary a adressé une lettre au ministre pour lui demander de mettre ce changement en oeuvre.

M. Schneider (Regina—Wascana): Ma première question porte sur les baux actuels consentis par le gouvernement du Canada. Je suppose que vous allez les reprendre, mais êtes-vous sûrs que les engagements pris sont bien compris de l'administration aéroportuaire comme des locataires? J'ai parlé de ce nid de poule à Regina qu'on aurait voulu vous faire prendre pour un cratère. On a fini par le réparer, mais cela a pris six mois. Il fallait en effet déterminer qui était responsable. Soyez sûrs donc de ne pas vous lancer à l'aveuglette.

M. Burns: C'est pratiquement la même situation. Depuis un an et demi, le personnel aéroportuaire de Calgary et d'Edmonton a fait preuve de beaucoup de collaboration. Tous les nouveaux baux ont été examinés par le personnel de l'administration aéroportuaire de Calgary ou d'Edmonton. Nous sommes au courant de tous les baux qui sont actuellement en vigueur, et cela depuis un an et demi environ, chaque fois qu'un nouveau bail est signé.

M. Schneider: Bien. Je me demande si le secteur des services aériens est en mesure d'offrir aux employés les mêmes prestations et avantages dont ils jouissaient auparavant. Je ne sais pas si nous pouvons discuter aujourd'hui de la rentabilité de ce secteur. Nous pourrions réserver cela pour une autre occasion. J'ai toutefois constaté que vous offriez aux employés un régime de pension qui est entièrement aux frais de l'employeur. Est-ce qu'il y a quelque chose qui m'a échappé? Est-ce là quelque chose de nouveau? Est-ce là le genre de régime que nous réserve l'avenir?

M. Hansen: Nous avons essayé de mettre au point un ensemble de mesures satisfaisant à la fois l'administration et les employés. Nous offrons deux régimes de pension. Le premier est entièrement aux frais de l'administration mais le deuxième exige des cotisations de la part de l'employé. Nous estimons que le premier régime devrait suffire, mais si l'employé souhaite étoffer sa retraite, il aura la possibilité de le faire.

Comme vous vous en doutez, nous avons essayé de faire le point de la situation. Nous allons devenir responsables de l'administration de deux gros aéroports. Dans l'un d'entre eux, le régime de retraite est très généreux et il n'en existe pas de semblable dans le secteur privé, apparemment. C'est pourquoi nous avons dû offrir cette option.

M. Schneider: Je ne vous suis pas. Je n'ai jamais entendu parler d'un régime de pension où seul l'employeur contribue.

M. Angus: Cela existe. C'est le genre de chose qu'un syndicat peut obtenir à la table de négociation. L'employeur paye simplement la part de l'employé.

M. Hansen: Nous essayons vraiment de rendre l'employé indépendant et l'une des façons d'y parvenir, c'est de lui offrir ce régime de retraite à nos frais et un ensemble d'avantages sociaux.

[Texte]

Mr. Schneider: I will be viewing that with interest. Thank you.

Mr. Wilbee: Welcome to the committee. I am interested in hearing how you are going to do a better job than the present system. Mr. Burns mentioned it in his brief, but if we look at it superficially, we can say that one person in charge of the airports in Alberta has designated authority to various people. Now we see a committee for Edmonton of 13 people and a similar committee in Calgary.

Very often we start off very idealistically by saying we are going to do this. Then, after a few years we find that commissions and committees become very similar to our bureaucracy in Ottawa. You are down here two or three times a year as a delegation to the Minister of Transport seeking something new for your particular area. I am just curious about why you feel devolution would promote the airports and why it would be an advantage to aviation and the general public.

Mr. Hansen: I think historically, internationally—obviously not in Canada—authorities have been very successful, not only in the operation of airports but in the maintenance and expansion of them. I think that speaks for itself. Not only have they been very successful; they have been very financeable. I would suggest that the local authorities in place in Edmonton and the rest of Canada are certainly well qualified individuals from business who will be able to do the same.

• 1155

Mr. Wilbee: I just wanted to hear the comments from Calgary.

Mr. Burns: One of the things that I think people recognize right off is that airports are a huge economic generator. We see evidence of that throughout the United States and the United Kingdom.

Unfortunately, the mandate of Transport Canada does not allow them to go out and try to attract new industry to their city. It would be very difficult for a federal government employee to be looked upon as favouring Calgary over Edmonton or favouring Calgary over Halifax or favouring Calgary over any place.

It is very clearly our mandate to go out and try to attract new industry to Calgary. We can do something. We can add something. There is a value added in the local airport authority. I think that would be the main answer.

Mr. Wilbee: Edmonton has four airports. Are you going to have the same rivalry perhaps? How do you intend to resolve that without a final arbitrator?

Mr. Hansen: In our corporate structure, there will be one manager for all the airports, and of course it will be co-ordinated through the efforts of the authority. It is hoped that it will be co-ordinated in such a manner that everyone will get along to the betterment of the whole community. I cannot see that being a problem. As a matter of fact, we feel very strongly that it is going to be an advantage. It gives us enormous opportunity for expansion. We are looking forward to it.

[Traduction]

M. Schneider: Je suivrai cela avec intérêt. Je vous remercie.

M. Wilbee: Bienvenue à notre comité. Je suis heureux de vous entendre dire que vous aviez l'intention d'améliorer le système actuel. Monsieur Burns l'a mentionné dans son mémoire, mais d'un certain point de vue, on peut dire qu'il y avait une seule personne chargée des aéroports, et qu'elle a délégué ses pouvoirs à plusieurs autres. Maintenant il y a à Edmonton un conseil de 13 personnes, et la même chose à Calgary.

Dans ce genre de choses, on commence souvent par être tout feu tout flamme. Et puis, au bout de quelques années, on s'aperçoit que nos conseils et nos comités deviennent très semblables à la bureaucratie fédérale, et votre délégation se rend à Ottawa deux ou trois fois chaque année pour réclamer quelque chose de nouveau au ministre des Transports pour votre région particulière. J'aimerais savoir pourquoi vous êtes d'avis que cette nouvelle administration va encourager l'essor des aéroports et profiter à l'aviation et au grand public.

M. Hansen: C'est quelque chose de nouveau pour le Canada, bien entendu, mais dans d'autres pays ces administrations ont été de grands succès, pas simplement pour l'exploitation des aéroports mais également pour leur entretien et pour leur essor. Je n'ai besoin d'autres preuves. Non seulement ces initiatives ont été couronnées de succès, mais il n'y a pas eu de difficultés de financement. Les administrateurs choisis pour Edmonton et pour le reste du Canada sont des gens d'affaires qualifiés et je suis sûr qu'ils s'en tireront tout aussi bien.

M. Wilbee: Je voulais savoir ce qu'en pense le représentant de Calgary.

M. Burns: Je pense que les gens se rendent compte d'emblée que les aéroports représentent un générateur économique énorme, comme on l'a constaté aux États-Unis et en Grande-Bretagne.

Malheureusement, le mandat de Transports Canada ne leur permet pas d'essayer d'attirer des nouvelles industries qui s'implanteraient dans leur ville. Il ne serait pas bon qu'un employé du gouvernement fédéral ait l'air de favoriser Calgary par rapport à Edmonton, Calgary par rapport à Halifax ou n'importe quelle autre ville.

Notre mandat est d'essayer d'attirer de nouvelles industries à Calgary. Nous avons donc une contribution à apporter. C'est une sorte de plus-value pour l'administration aéroportuaire locale. Je pense que c'est-là ma réponse en gros.

M. Wilbee: Il y a quatre aéroports à Edmonton. Pensez-vous que la rivalité va continuer entre eux? Comment entendez-vous résoudre vos problèmes sans avoir recours à un arbitre?

M. Hansen: Notre organigramme prévoit un administrateur pour tous les aéroports et, bien entendu, la coordination se fera par le truchement de l'administration. Espérons que cette coordination permettra à tout le monde de s'entendre, et que toute la collectivité en profitera. Je ne pense pas que cela cause de problèmes. De fait, nous sommes convaincus que cela présente un avantage puisque nous avons ainsi d'immenses possibilités et nous attendons cela avec impatience.

[Text]

Mr. Wilbee: Thank you.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): I have just two questions, and they follow up on what Stan was asking you.

Obviously the province is very much in favour of local airport authorities. I know there is no competition between Calgary and Edmonton. Did the province fund each of your authorities by \$1 million, or how was the funding...?

Mr. Hansen: I cannot answer for Calgary. However, we had a grant given to us to help prepare the actual act that was presented to the government. I am not sure exactly what happened in Calgary, but that is where we came from.

Mr. Angus: By the provincial government?

Mr. Hansen: Yes.

Mr. Burns: Both of us received a grant, the same amount of money for the same purpose.

Mr. Comuzzi: When we were doing the airport hearings across the country, the number that was bandied about was \$1 million—

Mr. Burns: No, no.

Mr. Comuzzi: Could you give us some idea?

Mr. Burns: In Calgary we did two studies. One was a preliminary or a scoping study, and we received \$200,000 for that. We received \$200,000 for this more detailed study.

Mr. Comuzzi: From the province?

Mr. Burns: From the province.

Mr. Comuzzi: Did you receive anything from the feds?

Mr. Burns: We received \$100,000 from the province for the first study and a study valued at \$75,000 in kind. In other words, this was one that the federal government paid for, but we shared in the results of it.

At this point in time, both of us have received a potential loan of up to \$200,000 from Western Diversification. So the first part was a grant, the second part was a loan.

Mr. Comuzzi: I just wanted to be clear on this. Let us take one city, and that was \$200,000 from the province—

Mr. Burns: Yes.

Mr. Comuzzi: —plus \$200,000 from the province for the second study—

Mr. Burns: Yes.

Mr. Comuzzi: —plus a grant in kind for \$75,000 from the feds—

Mr. Burns: Plus \$100,000 from the feds.

Mr. Comuzzi: Plus \$100,000.

Mr. Burns: That is \$175,000 from the feds.

Mr. Comuzzi: And then \$200,000 from Western Diversification.

[Translation]

M. Wilbee: Je vous remercie.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): J'ai simplement deux questions qui découlent des questions de Stan.

Il est évident que la province est tout à fait en faveur de ces administrations aéroportuaires locales. Je sais qu'il n'y a pas de concurrence entre Calgary et Edmonton. Est-ce que la province a fourni un million de dollars à chaque administration, ou comment le financement...?

M. Hansen: Je ne peux pas vous répondre pour Calgary. Quant à nous, nous avons reçu une subvention pour nous aider à préparer l'acte de cession qui a été présenté au gouvernement. Je ne sais pas au juste ce qui s'est fait à Calgary, je vous parle simplement de notre situation.

M. Angus: C'est le gouvernement provincial qui vous a donné cette subvention?

M. Hansen: Oui.

M. Burns: Nos deux administrations ont reçu une subvention, le même montant, aux mêmes fins.

M. Comuzzi: Lorsque nous avons tenu nos audiences sur les services aériens dans tout le pays, on avait parlé d'une somme de un million de dollars.

M. Burns: Non, non.

M. Comuzzi: Pouvez-vous nous donner un ordre de grandeur?

M. Burns: A Calgary, nous avons fait deux études, dont l'une était préliminaire, et nous avons reçu 200,000\$ à cette fin. Nous avons aussi reçu 200,000\$ pour l'étude détaillée.

M. Comuzzi: De la province?

M. Burns: De la province.

M. Comuzzi: Est-ce que le gouvernement fédéral vous a donné quelque chose?

M. Burns: La province nous a donné 100,000\$ pour la première étude, et une étude évaluée à 75,000\$. En d'autres termes, c'est-là une étude qui a été financée par le gouvernement fédéral, et ce dernier a profité des conclusions.

Le Fonds de diversification de l'Ouest nous a promis de nous prêter à chacun jusqu'à 200,000\$. Le premier montant représentait donc une subvention, et le reste, ce sera un prêt.

M. Comuzzi: Je veux être sûr de bien comprendre. Prenons une des deux villes, qui a reçu 200,000\$ de la province... .

M. Burns: Oui.

M. Comuzzi: Plus 200,000\$ de la province encore pour une deuxième étude..

M. Burns: Oui.

M. Comuzzi: Plus une subvention en espèces de 75,000\$ du gouvernement fédéral... .

M. Burns: Plus 100,000\$ du gouvernement fédéral.

M. Comuzzi: Plus 100,000\$.

M. Burns: Au total donc 175,000\$ du gouvernement fédéral.

M. Comuzzi: Et 200,000\$ du Fonds de diversification de l'Ouest.

[Texte]

Mr. Burns: Yes.

Mr. Comuzzi: That has been your funding to date.

Mr. Burns: Yes.

Mr. Comuzzi: And that has been equal in both communities?

Mr. Hansen: To my knowledge. I am sorry I cannot answer that. I do not have that in front of me.

Mr. Comuzzi: Okay. Thank you.

• 1200

Mr. Angus: Just to correct the record, Mr. Burns, when you initially answered Mr. Comuzzi's question, you used the term "provincial" to refer to the \$100,000. You then came back and corrected it to say it was "federal". I do not think you realized that you did use the term "provincial". There may be an error in the transcript.

I want to go back to this "attracting new business". Unless you are attracting new business to the geographic property you control, there is nothing you can do that a chamber of commerce, an advisory committee or any entrepreneur can do in terms of aiding the community in its economic development. Is that correct?

Mr. Burns: Not quite. Some of you who have flown into Calgary have seen the Canadian Airlines hangar as you come down. That lease took two and a half years to negotiate. To go back to your question, I think we could do it in a little shorter time than that.

As long as the chamber of commerce, or whoever you were saying, has to deal with Transport Canada, it is going to take a long time. Industry does not want to wait a long time.

Mr. Angus: You really are talking about on-site development.

Mr. Burns: Oh, yes.

Mr. Angus: This procedure, this devolution, is then finding a way around some real problems with Transport Canada, as opposed to dealing with the problems found in a side solution, if you like. That is more of a political comment; you do not have to react to it if you do not want.

Let me go to the numbers. It is our sense that only two of the Transport Canada airports are making any money these days: Pearson and Vancouver. The assumption therefore is that Edmonton Municipal and Calgary International are in a deficit situation, that taxpayers' money or money from Pearson and Vancouver is needed to pay for the full operating costs.

Obviously you think you could do a better job. How good of a job do you think you can do? What do you anticipate will be your surplus of revenue over operating costs, and how are you going to achieve that? Where are you going to get the extra money?

The Chairman: I think we have to give the witness the benefit of not having to be hanged by his statement on this one.

[Traduction]

M. Burns: Oui.

M. Comuzzi: C'est ce que vous avez reçu jusqu'à présent.

M. Burns: Oui.

M. Comuzzi: Et les deux villes ont reçu le même montant?

M. Hansen: A ma connaissance, oui. Je suis désolé de ne pouvoir vous répondre, mais je n'ai pas les chiffres sous les yeux.

M. Comuzzi: Bien. Je vous remercie.

M. Angus: J'aimerais que vous apportiez une correction, monsieur Burns, car lorsque vous avez répondu à la question de M. Comuzzi à propos des 100,000\$, vous avez d'abord utilisé le mot «provincial». Vous vous êtes ensuite repris pour dire «fédéral». Je ne pense pas que vous vous étiez rendu compte que vous aviez utilisé le mot «provincial». Il y a peut-être une erreur dans le compte rendu.

Vous avez parlé d'attirer de nouvelles entreprises. À moins que vous ne parliez du secteur que vous administrez, vous ne pouvez rien faire de mieux qu'une chambre de commerce, un comité consultatif ou n'importe quel entrepreneur pour contribuer à l'essor économique de la région. Ai-je raison?

M. Burns: Pas tout à fait. Certains d'entre vous avez sûrement vu le hangar des lignes aériennes Canadien International quand vous êtes venus à Calgary. Il a fallu deux ans et demi pour négocier le bail de ce hangar. Pour en revenir à votre question, je pense que nous pourrions y arriver un peu plus rapidement.

Tant que la chambre de commerce ou tout autre organisme devra négocier avec Transports Canada, il faudra beaucoup de temps. Le secteur privé ne veut pas attendre longtemps.

M. Angus: Vous parlez en réalité de développement sur place.

M. Burns: En effet.

M. Angus: Cette procédure de cession permettrait donc de contourner certaines difficultés que présentent les négociations avec Transports Canada, au lieu de trouver des solutions aux différents problèmes, si vous voulez. Il s'agit plutôt d'un commentaire de nature politique et vous n'êtes pas tenus d'y répondre si vous ne le désirez pas.

Passons maintenant aux chiffres. Nous croyons comprendre que seulement deux aéroports de Transports Canada sont rentables actuellement, c'est-à-dire Pearson et Vancouver. Il faut donc supposer que l'aéroport municipal d'Edmonton et l'aéroport international de Calgary sont dans une situation déficitaire, de sorte qu'il faut utiliser l'argent des contribuables ou certains des profits de Pearson et de Vancouver pour régler tous les coûts d'exploitation.

Evidemment, vous êtes d'avis que vous pourriez faire mieux. Dans quelle mesure prévoyez-vous que vos recettes dépasseront vos coûts d'exploitation et comment y parviendrez-vous? D'où tirerez-vous les revenus supplémentaires?

Le président: Je pense que nous ne devons pas piéger le témoin avec sa propre déclaration à ce sujet.

[Text]

Mr. Angus: Oh, fair enough. I am looking for a ballpark figure. I am not looking for an accountant's report.

The Chairman: I realize that.

Mr. Hansen: First, I must apologize, I do not have financial statements in front of me. However, I can assure you that we have done our homework on it—as a matter of fact, months of it. We feel very confident that with the corporate structure we have and the input we have had from the financial institutions. . . I can assure you that they would not finance us if it were not viable.

Mr. Angus: It is one thing to say it is viable, it is another to have a real indication of that and recognize it might take two or three years to get to a point where you are in the black. Do you know when that will be? Do you have specific items you are going after? Obviously one of the easy ones would be an additional passenger tax—a dollar a head might pay for it—or increased rents in terms of the concessions. Can you give us an idea of what tools both Edmonton and Calgary are going to use in order to assure themselves that they will be in a surplus position?

Mr. Hansen: Again, I cannot give you specifics because I do not have it in front of me. However, presently we see no need for additional taxes. You have to realize that under Transport Canada, presently an awful lot of money is being funneled back to support the head office. That alone assures us a profit.

Mr. Angus: You say “head office”, but that is also a means of revenue for flight services, air traffic control—

Mr. Hansen: That is still being looked after by Transport.

Mr. Angus: Yes, but the money you say is being siphoned off to head office. . . Head office is really the department, and that department provides services to all of Canada—not that I am known for defending the Department of Transport. What about Calgary?

• 1205

Mr. Burns: I would like to correct an impression there. Calgary is a very profitable airport. It is, as you used the words, “in the black” today, and we would continue to be in the black. Calgary will pay rent to Transport Canada starting from day one.

Mr. Angus: Are those figures public at this point?

Mr. Burns: The Auditor General reports on the Calgary International Airport as a specific number.

Mr. Angus: I am sorry, I meant the proposed agreement between the Calgary Airport Authority and Transport Canada in terms of what you are going to pay in the future.

Mr. Burns: No, they are not.

Mr. Angus: Will they be?

[Translation]

M. Angus: Très bien. Je veux simplement un chiffre approximatif. Je ne demande pas un rapport préparé par un comptable.

Le président: Je le comprends bien.

M. Hansen: Tout d'abord, je dois m'excuser de ne pas avoir d'états financiers en main. Je peux cependant vous assurer que nous avons fait tout le travail nécessaire. En fait, nous y avons consacré des mois. Nous sommes sûrs qu'avec la structure de notre société et l'apport des institutions financières. . . Je peux vous assurer que ces institutions ne nous aideraient pas financièrement si elles ne jugeaient pas notre projet rentable.

M. Angus: C'est bien beau de dire que le projet est rentable, mais vous n'en avez pas nécessairement la preuve et vous devez reconnaître qu'il vous faudra peut-être deux ou trois ans pour atteindre le seuil de rentabilité. Savez-vous quand vous y parviendrez? Avez-vous choisi des moyens précis? Un moyen facile serait évidemment d'imposer une taxe supplémentaire aux voyageurs, un dollar par personne suffirait, ou encore d'augmenter le loyer des concessions. Pouvez-vous nous donner une idée des moyens que les nouveaux administrateurs utiliseront à Edmonton et à Calgary pour être certains de se trouver dans une position excédentaire?

M. Hansen: Je répète que je ne peux pas vous donner de chiffre précis parce que je ne les ai pas apportés. A l'heure actuelle, nous ne voyons cependant pas la nécessité d'imposer de nouvelles taxes. Vous devez comprendre que sous l'administration de Transports Canada, une énorme quantité d'argent est actuellement consacrée à l'administration du bureau central, et la libération de ces sommes nous assure déjà un profit.

M. Angus: Vous parlez du bureau central, mais ces recettes servent également à assurer des services liés au transport aérien, notamment le contrôle de la circulation aérienne. . .

M. Hansen: Ces services continueront d'être assurés par Transports Canada.

M. Angus: En effet, mais l'argent qui est canalisé vers le bureau central, selon vous. . . Le bureau central est en réalité le ministère, et ce ministère assure des services dans tout le Canada. . . Je n'ai pas la réputation d'être un défenseur du ministère des Transports. Que feriez-vous à Calgary?

M. Burns: Je ne voudrais pas que vous vous mépreniez. Dès maintenant, l'aéroport est très rentable et il continuerait de l'être. L'aéroport de Calgary paiera un loyer à Transports Canada dès le premier jour.

M. Angus: Ces chiffres sont-ils déjà du domaine public?

M. Burns: Dans son rapport, le vérificateur général donne un chiffre précis en ce qui concerne l'aéroport international de Calgary.

M. Angus: Je suis désolé, je voulais parler de ce que vous allez payer à l'avenir, en vertu de l'entente prévue entre l'Administration aéroportuaire de Calgary et Transports Canada.

M. Burns: Non, ils n'ont pas été rendus publics.

M. Angus: Le seront-ils?

[Texte]

Mr. Burns: We have signed a confidentiality agreement with Transport Canada. It will be up to Transport Canada to declare when that data may become available.

Mr. Angus: They say the same thing the other way around: they cannot do it without your permission.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Schneider wanted one more question.

Mr. Schneider: I have a question dealing with both airport authorities. I am not sure how to ask it, but the way I have written the question is—

The Chairman: That is not unusual around here.

Mr. Schneider: Well I am glad someone is listening.

Do you feel comfortable that the act guides you through the normal legal chain of command? In other words, do you feel that the airport authority is bound by federal jurisdiction, provincial jurisdiction and municipal jurisdiction? Or are you slotted in comfortably wherever you may choose to be concerning, for example, planning principles with respect to the airport property, noise control, those kinds of things?

Mr. Hansen: We are fairly comfortable within our act provincially. There are some loose ends still being negotiated as far as planning. That would incorporate such things as the fact that in Edmonton, the county of Leduc and the city of Leduc are impacted quite strongly as far as the international airport is concerned. We are in the process of developing a procedure to look after that.

Mr. Burns: We are governed by the *Regional Airports Authorities Act*, and that is very clearly a provincial act. We look toward that act and the regulations that go with it to find out what we can do.

In the case of land use, which is a very important thing, we will be governed by the City of Calgary. In other words, we will conform to all of the municipal planning guidelines the City requires in a development of a large tract of acreage like the Calgary Airport Authority.

In the case of noise control, there is again an Alberta statute called the *Airport Vicinity Protection Act*. It sets out noise cones around an airport. If you buy a house in one of those noise cones there is a caveat on your title that says you are in the noise cone and you must recognize that. The answer to your question is that it is a mixed bag.

The Chairman: Thank you, Mr. Schneider.

Monsieur Langlois, une autre question?

M. Langlois: Merci, monsieur le président.

To both Mr. Hansen and Mr. Burns, if Parts V, VI and VII relating to language of work were put into Bill C-85, besides the cost you referred to a while ago, what would it do to your operation the day you take over?

[Traduction]

M. Burns: Nous avons signé avec Transports Canada une entente sur le caractère confidentiel des données. Il incombera à Transports Canada de décider quand ces données pourront être rendues publiques.

M. Angus: De leur côté, les représentants du ministère disent qu'ils ne peuvent pas le faire sans votre permission.

Le président: Je vous remercie, monsieur Angus. Monsieur Schneider voulait poser encore une question.

M. Schneider: J'ai une question qui concerne les deux administrations aéroportuaires. Je ne sais pas exactement comment la poser, mais je l'ai rédigée. . .

Le président: C'est une chose courante par ici.

M. Schneider: Je suis ravi de constater que quelqu'un écoute.

Êtes-vous persuadés que la loi vous indique bien la voie hiérarchique à suivre sur le plan juridique? Autrement dit, pensez-vous que l'administration aéroportuaire relève de la compétence du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial et du gouvernement municipal? Connaissez-vous bien votre position en ce qui concerne notamment les principes de planification pour les installations aéroportuaires, la lutte contre le bruit et ainsi de suite?

M. Hansen: Nous sommes assez satisfaits de notre position en rapport avec la loi provinciale. Il reste encore des détails à négocier en ce qui concerne la planification. Il faudrait notamment tenir compte du fait que les activités de l'aéroport international d'Edmonton ont de fortes répercussions sur le comté de Leduc et la ville de Leduc. Nous sommes en train d'élaborer une procédure pour en tenir compte.

M. Burns: Nous sommes régis par la *Regional Airports Authorities Act* et c'est évidemment une loi provinciale. Nous nous en remettons à cette loi et aux règlements afférents pour savoir ce que nous pourrions faire.

Pour ce qui est de l'utilisation du terrain, ce qui est une chose très importante, nous serons régis par les règlements de la ville de Calgary. Autrement dit, nous respecterons toutes les lignes directrices émises par la municipalité en ce qui concerne la planification, lorsque nous prendrons des décisions quant à l'exploitation d'un grand terrain comme celui de l'Administration aéroportuaire de Calgary.

Pour ce qui est de la lutte contre le bruit, là encore, il existe une loi de l'Alberta intitulée *Airport Vicinity Protection Act*. On y désigne des zones de bruit autour d'un aéroport. Lorsque quelqu'un achète une maison située dans l'un de ces zones de bruit, son titre de propriété comporte un avertissement. Pour répondre à votre question, je dois dire que nous sommes régis par tout un mélange de lois.

Le président: Merci, monsieur Schneider.

Mr. Langlois, you have another question?

Mr. Langlois: Thank you, Mr. Chairman.

Ma question s'adresse à M. Hansen et à M. Burns. Si les parties V, VI et VII relatives à la langue de travail étaient incluses dans le projet de loi C-85, quelles seraient les répercussions sur vos activités, à part les coûts dont vous avez parlé il y a un instant?

[Text]

Mr. Burns: Nothing.

Mr. Langlois: No change to what is going on at the present time?

Mr. Burns: That is the status quo.

Mr. Langlois: But it would cost you more money. To do what?

Mr. Burns: According to Part VII, we have to train employees in French and English, which we would not do in the normal course of events in western Canada. Other corporations would not normally do that in western Canada. That would be an additional cost to us.

Mr. Langlois: Training, translation of documents, providing information in both languages.

Mr. Burns: Just to give you an example, we did have a translation of the document today, but it was not the right one. We were prepared to have a full French translation available for this committee, but there was a slip between Ottawa and Calgary. Those are the kinds of things we try to do, but sometimes they are difficult, and that costs money.

• 1210

Mr. Angus: Are you saying that Transport Canada does not provide training for employees at the Calgary International Airport in both languages?

Mr. Burns: I am saying they do. Therefore, if clauses 5, 6, and 7 were added there would be no difference.

Mr. Angus: Okay. Instead of Transport Canada providing the training, it would be the operating authority.

Mr. Belsher: They had not figured on that on the basis of the legislation in determining their lease.

The Chairman: At this point I would like to thank our witnesses. I hope the afternoon session will be as peaceful as this one has been and that it will be as fruitful as well.

Again, thank you very much. I adjourn now until 3.30 p.m.

AFTERNOON SITTING

• 1536

The Chairman: I call the meeting to order. We shall resume consideration of clause 2.

I want to welcome to our committee today, Mr. Earle, Chairman of the Board of Aéroports de Montréal, and Mr. Jacques Auger. With that, I would ask if you gentlemen have an opening statement.

Mr. Arthur P. Earle (Chairman of the Board, Aéroports de Montréal): Yes, we do.

The Chairman: Please proceed.

[Translation]

M. Burns: Il n'y en aurait aucune.

M. Langlois: Rien ne changerait?

M. Burns: Non, la situation serait la même.

M. Langlois: Mais vos coûts seraient plus élevés. Pourquoi?

M. Burns: Selon la partie VII, nous serions tenus d'assurer à nos employés une formation en français et en anglais, ce qui n'est pas normalement le cas dans l'Ouest. D'autres sociétés ne le feraient pas normalement dans l'Ouest du Canada. Il s'agirait donc d'une dépense supplémentaire pour nous.

M. Langlois: Vous voulez parler de la formation, de la traduction des documents, de la publication de renseignements dans les deux langues.

M. Burns: Pour vous donner un exemple, je vous dirai que nous avons fait traduire le document que nous avons présenté aujourd'hui, mais nous n'avons pas reçu le bon. Nous devions présenter au comité une version française du document, mais le document s'est perdu entre Ottawa et Calgary. C'est le genre de chose que nous essayons de faire, mais c'est parfois difficile et c'est coûteux.

M. Angus: Voulez-vous dire que Transports Canada n'assure pas à ses employés de l'Aéroport international de Calgary la formation dans les deux langues?

M. Burns: Je dis que le ministère le fait. Par conséquent, si les articles 5, 6 et 7 étaient ajoutées, il n'y aurait pas de différence.

M. Angus: Bien. Transports Canada n'assurerait plus la formation en question, cette tâche reviendrait à l'administration aéroportuaire.

M. Belsher: Au moment de rédiger le bail, on n'avait pas pensé à cela, étant donné le texte de la loi.

Le président: Je tiens maintenant à remercier nos témoins. J'espère que la séance de l'après-midi sera aussi calme que celle-ci et aussi fructueuse.

Je vous remercie donc beaucoup. Nous reprendrons à 15h30. La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: La séance est ouverte. Nous allons reprendre notre étude de l'article 2.

Je souhaite la bienvenue aujourd'hui à M. Earle, président du Conseil d'aéroports de Montréal, et à M. Jacques Auger. Messieurs, est-ce que vous allez faire une déclaration préliminaire.

M. Arthur P. Earle (président du Conseil, Aéroports de Montréal): Oui.

Le président: Allez-y s'il vous plaît.

[Texte]

Mr. Earle: Thank you, sir.

Monsieur le président, membres du Comité, nous sommes ici comme représentants de la future autorité aéroportuaire locale de la grande région de Montréal, une société à but non lucratif dont la mission est d'offrir aux utilisateurs des aéroports de Montréal des services aéroportuaires sûrs, efficaces et financièrement viables grâce à une main-d'oeuvre dynamique et compétente ayant pour objectif l'excellence des services et le développement économique de la grande région de Montréal.

Le nom de notre société est Aéroports de Montréal. Les membres du conseil d'administration d'ADM sont M. Gordon Fehr, président de Pfizer Canada Inc., une grande société dans le domaine pharmaceutique; M^{me} Nicole Pageau-Goyette, présidente de la Société Pageau-Goyette et associés, société qui oeuvre dans le domaine de la gestion des associations; M^{me} Pageau-Goyette est aussi, cette année, présidente de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain; M. Claude Lefebvre, président du conseil de la Société Gendron-Lefebvre, une importante société d'ingénieurs-conseils; M. Lefebvre est vice-président du Conseil d'administration; M. Paul-Yvon Lesage, président du conseil de Desjardins Trust et directeur général de la Caisse populaire Sainte-Thérèse; Desjardins Trust est une importante société de fiducie liée au Mouvement Desjardins et M. Paul-Yvon Lesage oeuvre en ce moment comme trésorier d'ADM; M. Normand Guérette, ingénieur et anciennement vice-président du groupe LGL, une importante société d'ingénieurs-conseils; M. Jacques Auger, président et chef de la direction d'ADM, est secrétaire du Conseil d'administration; M. Auger était anciennement président du Conseil canadien de la distribution alimentaire; et moi-même, Arthur Earle, consultant et anciennement premier vice-président de Dominion Textiles; je suis président du Conseil d'ADM et je suis aussi un ancien président du Montreal Board of Trade et, comme un de nos membres, un ancien président de la Chambre de commerce du Québec.

Notre groupe est formé de bénévoles qui sont convaincus que le transfert de nos aéroports à une autorité aéroportuaire locale servira les intérêts économiques de la grande région de Montréal. Nous travaillons avec enthousiasme depuis 39 mois à la création de cette entité.

C'est avec gratitude et empressement qu'Aéroports de Montréal a accepté votre invitation de comparaître devant votre Comité. Le transfert des aéroports à une gestion locale a toujours été une préoccupation majeure des agents économiques de la grande région de Montréal. L'importance de nos installations aéroportuaires est clairement démontrée par les résultats d'une étude de l'Institut d'économie appliquée de l'École des hautes études commerciales de Montréal qui indique que ces importants leviers de développement économique génèrent plus de 48,200 emplois directs, indirects et induits. Parmi ces emplois, on retrouve près de 600 emplois directs représentant les employés de Transports Canada qui s'occupent de la gestion et de l'entretien des aéroports de Dorval et Mirabel.

[Traduction]

M. Earle: Merci.

Mr. Chairman, committee members, we represent the future local airport authority of Greater Montreal, a non-profit corporation dedicated to providing users of the Montreal airports with safe, efficient and financially viable airport services. Our dynamic and skilled workforce will aim for excellent services and the economic development of Greater Montreal.

We are called Aéroports de Montréal. Our Board members are Mr. Gordon Fehr, President of Pfizer Canada Inc., a major pharmaceutical manufacturer; Mrs. Nicole Pageau-Goyette, President of Pageau-Goyette and Associates, a company involved in the management of associations; Mrs. Pageau-Goyette is also, this year, President of the Metropolitan Montreal Chamber of Commerce; Mr. Claude Lefebvre, Chairman of the Board of Gendron-Lefebvre, a major consulting engineering firm; Mr. Lefebvre is Vice-President of the Board; Mr. Paul-Yvon Lesage, Chairman of the Board of Desjardins Trust and General Manager of the Caisse populaire Sainte-Thérèse; Desjardins Trust is a large trust company linked with the Mouvement Desjardins, and Mr. Paul-Yvon Lesage, who is presently Treasurer of ADM; Mr. Normand Guérette, engineer and former Vice-President of LGL Group, a large consulting engineering firm; Mr. Jacques Auger, Chief Executive Officer of ADM and also Secretary of the Board; Mr. Auger is the former Chairman of the Canadian Council of Grocery Distributors; and myself, Arthur Earle, consultant and formerly First Vice-President of Dominion Textiles. I am ADM's Chairman of the Board and I am also a former Chairman of the Montreal Board of Trade, and, like one of our members, a former Chairman of the Quebec Chamber of Commerce.

Our group is comprised of volunteers who believe that the transfer of our airports to a local airport authority would serve the economic interests of Greater Montreal. We have been working enthusiastically for 39 months for the creation of this organization.

It is with great pleasure that Aéroports de Montréal has accepted your invitation to appear before your committee. The transfer of management of airports to a local authority has always been a major preoccupation of those concerned with economic development in the Greater Montreal Region. The importance of our airport facilities is clearly shown by the results of a study by the Institut d'économie appliquée de l'École des hautes études commerciales de Montréal, which shows that these important levers for economic development generate more than 48,200 jobs directly and indirectly. Transport Canada employees directly involved in the management and maintenance of the airports at Dorval and Mirabel number close to 600 at the present time.

[Text]

• 1540

La Société de promotion des Aéroports de Montréal, dont je suis le président, a été impliquée dans le processus de dévolution dès le début et s'y affine depuis plus de trois ans. C'est au nom de cette société que j'ai signé avec le ministre des Transports, le 31 juillet 1989, une lettre d'intention spécifiant les principes devant guider le processus de transfert.

Afin de se plier à une des exigences de cette lettre d'intention, nous avons subséquemment créé une nouvelle société du nom d'Aéroports de Montréal, laquelle deviendra l'autorité aéroportuaire locale à la signature des documents de transfert. Je suis le président du conseil de cette société et M. Jacques Auger, ici présent, en est le président et chef de la direction. À titre de représentants des intérêts de la grande collectivité montréalaise, nous croyons tous deux que cette politique de transfert des aéroports à une entité locale améliorera grandement l'efficacité de nos aéroports en permettant une gestion locale pouvant répondre plus efficacement aux besoins des usagers. Il en résultera un niveau de service amélioré grâce à la disparition des contraintes bureaucratiques inhérentes au système gouvernemental. Nous sommes convaincus qu'en bout de ligne, le service aux usagers sera amélioré et que notre potentiel de développement économique dans la grande région de Montréal sera mieux et plus rapidement mis en valeur.

J'aimerais maintenant vous faire part de nos observations et commentaires sur certaines parties du projet de loi ainsi que sur les politiques sous-jacentes au processus de dévolution.

Un emploi pour chaque employé: Monsieur le président, Aéroports de Montréal souscrit pleinement aux principes énoncés par le ministre Lewis au sujet des employés et, à cet effet, nous sommes disposés à offrir un emploi à chaque employé permanent des aéroports de Dorval et Mirabel, et ce à un salaire comparable à celui qu'ils reçoivent de Transports Canada.

En ce qui a trait aux langues officielles, Aéroports de Montréal continuera également à dispenser des services bilingues au public voyageur et ce, en conformité avec les lois en vigueur. Nonobstant ce qui précède, Aéroports de Montréal croit que, dans tout autre cas ayant trait au bilinguisme, elle devrait être traitée de la même manière que les autres sociétés privées.

Parlant de pensions et autres bénéfices, nous sommes en train de développer notre politique d'ensemble en ce qui a trait aux bénéfices et au fonds de pension en collaboration étroite avec Transports Canada et le Conseil du Trésor. Ce faisant, nous nous assurerons que nos futurs employés soient traités de façon juste et équitable et que les bénéfices offerts soient à la hauteur des bénéfices offerts sur le marché local.

Relations de travail: Aéroports de Montréal s'engage à respecter pleinement les conventions collectives en vigueur en date du transfert et ce, jusqu'à la négociation de nouvelles conventions collectives. Nous sommes également d'accord sur les mesures prévues au projet de loi en ce qui a trait aux négociations collectives et à l'accréditation des agents négociateurs.

En conclusion, monsieur le président, les employés qui travaillent à nos aéroports sont des plus dévoués et compétents, et constituent l'actif le plus important face à l'avenir d'Aéroports de Montréal. C'est pourquoi nous

[Translation]

The Société de promotion des Aéroports de Montréal, of which I am Chairman, has been involved in the devolution process since the beginning, for more than 3 years. On behalf of this corporation I signed a letter of intent with the Minister of Transport on July 31, 1989, agreeing to the parameters that are guiding the transfer process.

To comply with the letter of intent, we subsequently formed a new legal entity called Aéroports de Montréal, which will become the local airport authority when the transfer documents are signed. I am presently Chairman of the Board and Mr. Jacques Auger, here present, is the Chief Executive Officer. As representatives of the greater Montreal community, we believe that a policy of transferring airports to a local authority will undoubtedly enhance the efficiency of our airports through a more responsive local management. It will allow for an improved level of service by removing the bureaucratic constraints inherent in the governmental operation. We believe, in the end, that service to the users will be improved and that our economic development potential in the greater Montreal region will be more effectively and rapidly enhanced.

I would now like to offer ADM's comments on some of the provisions in the Bill as well as on the policies underlying the transfer process.

A job for each employee: Mr. Chairman, Aéroports de Montréal fully subscribes to the principles set out by Minister Lewis concerning the employees, and we are prepared to offer work to each permanent airport employee at Dorval and Mirabel, with a salary comparable to what they receive from Transport Canada.

With respect to the official languages, Aéroports de Montréal will continue to provide bilingual services to the travelling public in accordance with the prevailing legislation. Notwithstanding the above, Aéroports de Montréal believes that in all matters relating to bilingualism, it should not be treated differently from any other private sector corporation.

As for pensions and other benefits, we are currently developing and discussing with Transport Canada and Treasury Board, a package of benefits and a pension plan. In so doing, we will ensure that our future employees are treated fairly and equitably and that the benefits offered will be commensurate with those available in the local market.

Labour Relations: ADM is fully committed to respecting the collective agreements in force on the date of transfer and until negotiation of new collective agreements. We also agree with the provisions in the Bill concerning labour negotiations and the appointment of bargaining agents.

In conclusion, Mr. Chairman, the employees working at our two airports are dedicated and competent; they are our major asset for the future. Therefore, we wish to ensure that they join ADM in the best possible conditions by creating an

[Texte]

voulons faire en sorte qu'ils se joignent à ADM dans les meilleures conditions possibles en créant un environnement de travail intéressant. Nous croyons donc qu'il est très important que ce projet de loi reçoive l'approbation du Parlement aussitôt que possible après que ce Comité l'aura étudié.

• 1545

Je vous remercie de votre attention. M. Auger et moi sommes disponibles pour répondre à vos questions.

In conclusion, Mr. Chairman, the most important assets by far that any airport authority will possess after the devolution are its employees. The employees working at our two major airports are dedicated and competent individuals and we are most interested in seeing them join ADM. We will therefore do our utmost to create a new working environment that will prompt them to join us. We therefore believe it is very important to ensure quick passage of this bill, following this committee's deliberations regarding the airport devolution and the precise framework within which the transfer will take place. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, sir. That was a précis.

The first round of questioning will be ten minutes each, starting with Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: I will not take the full ten minutes. Thank you very much, gentlemen, for coming and making the presentation this afternoon. It seems that over the last 36 or 39 months that you have been doing a lot of work in this area and I am sure that you have been instrumental in forming some of the legislation that is before the House of Commons today.

I have only four short questions. First, what is the involvement of the province and what kind of support are you getting from the Province of Quebec? If the answer to that is in the affirmative, what kind of financial support are you getting?

Second, what is the involvement and what is the support you are getting, if any, from the municipality? Is there any financial support coming from the municipality?

Third, and tangent to those two questions, what is the financial support that is coming, if any, from both those organizations or institutions?

Fourth, why do you think you can do better work in and around the airports at Dorval and Mirabel than what is now being done?

Mr. Earle: First of all, the province has been supportive right from the very beginning. In the original rules set out by the minister at the time, in April of 1987 when devolution was first announced, it was stated that we had to have the full support of our municipalities and the province. After we were formed in December of 1987 we sought support from the then minister, Marc-Yvan Côté, and we received very strong support.

Jacques and I appeared before the Montreal Economic Development Committee... the ministers of that committee were here three weeks ago and it was chaired by Daniel Johnson. We again received a very strong support from them.

[Traduction]

attractive work environment. Therefore, we believe it is very important to ensure quick passage of this Bill after the Committee has reported to Parliament.

Thank you for your attention. Mr. Auger and myself are now ready to answer your questions.

En conclusion, monsieur le président, l'actif le plus important que puissent posséder les administrations aéroportuaires après le processus de transfert restera leurs employés. Ceux qui travaillent à nos deux grands aéroports sont dévoués et compétents, et nous voulons faire en sorte qu'ils se joignent à l'ADM. Nous allons donc nous efforcer de créer un nouvel environnement de travail susceptible de les inciter à le faire. C'est pourquoi nous jugeons qu'il est très important que ce projet de loi reçoive l'approbation du Parlement dès que le comité aura étudié le processus de transfert des aéroports et en aura fixé les échéances. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur, de cet exposé très concis.

Nous passons au premier tour de questions où chaque intervenant aura 10 minutes; nous commençons par M. Comuzzi.

M. Comuzzi: Je n'aurai sans doute pas besoin de 10 minutes. Merci beaucoup, messieurs, d'être venus cet après-midi nous présenter votre exposé. Il semble qu'au cours des 36 ou 39 derniers mois, vous ayez fait un travail considérable dans le domaine qui nous occupe et je suis certain que ce travail est plus ou moins à l'origine de la mesure législative dont la Chambre est saisie aujourd'hui.

Je n'aurai que quatre brèves questions à vous poser. Tout d'abord, quelle a été la participation de la province du Québec dans cette opération et quelle aide vous accorde-t-elle? Si vous répondez par l'affirmative, quelle forme de soutien financier avez-vous obtenue?

Deuxièmement, quelle est la participation éventuelle de la municipalité, et quelle aide vous accorde-t-elle? Recevez-vous une aide financière de la municipalité?

Troisièmement, et parallèlement à ces deux questions, quelle aide financière recevez-vous éventuellement de ces deux organismes ou institutions?

Quatrièmement, pourquoi pensez-vous être en mesure de faire un meilleur travail aux aéroports de Dorval et de Mirabel que celui qu'on y fait actuellement?

M. Earle: Tout d'abord, la province nous a appuyés dès le début de l'opération. Dans les règles fixées initialement par le ministre de l'époque en avril 1987, lors de l'annonce du transfert, il était indiqué que nous aurions le plein appui des municipalités et de la province. Une fois notre structure constituée en décembre 1987, nous avons sollicité l'aide du ministre de l'époque, M. Marc-Yvan Côté, et nous l'avons obtenue.

Jacques et moi-même avons comparu devant le comité de développement économique de Montréal... Les membres de ce comité étaient ici il y a trois semaines, et ils étaient présidés par Daniel Johnson. Nous avons également reçu un

[Text]

The current minister, Sam Elkas, is a very strong supporter of the idea. He was a mayor previously and this has been a dream of his for many years. So the Province of Quebec has supported us very strongly since the beginning.

I will cover the financial support after if I may, sir. In the case of the municipality, the original organization was formed by representatives of every municipality in the whole region.

SOPRAM, la Société de promotion aéroportuaire de Montréal, which is the organization from which Aéroports de Montréal was formed has representatives from the city of Montreal, the 28 suburban mayors, a group of 16 communities on the north shore surrounding Mirabel, a group of 32 communities on the south shore. So all of the—

Mr. Jacques Auger (Chief Executive Officer, Aéroports de Montréal): And Laval.

Mr. Earle: I am sorry. I missed that. All of the municipalities supported us. They all have representation on SOPRAM.

To talk about financial support, in the case of Quebec, the first phase of our work between December 1987 and August 1987, when we submitted our offer to lease the airport, was supported 50% by the federal government, 25% by the provincial government, and 25% from the municipalities. They all—if you will excuse the expression—coughed up the money properly.

Mr. Comuzzi: Would you give me a number on that, please?

Mr. Earle: Yes, it is \$450,000.

Mr. Comuzzi: In total.

Mr. Earle: In total.

• 1550

The second phase, which is the work that has been going on since, each of the municipalities has appropriated on our behalf I think it is \$501,000—\$500,000, anyway, that they have contributed. The province has contributed \$100,000, although we do not have the cheque yet.

The federal government undertook to contribute \$225,000 in the first phase. Actually, they only contributed \$148,000, and it was only recently that we got the other \$90,000, to be very honest. We are now waiting for the other \$200,000 that I think every one of the organizations is receiving across the country. So those are the numbers. Our costs go beyond that, and we have—

Mr. Comuzzi: So the feds will give \$200,000 in the second phase.

Mr. Earle: Yes, sir. "Why do we think we can do it better", I think were the words you used. We think the staff at the airports are fine people. They are excellent people, and nothing we have said ever would indicate that we have anything but the highest regard for them. We want to see them join our organization.

[Translation]

appui non équivoque de sa part. Le ministre actuel, M. Sam Elkas, est tout à fait favorable au principe du transfert. Il a déjà été maire, et il a rêvé pendant des années d'une telle opération. Je peux donc dire que la province du Québec nous a accordé un appui enthousiaste dès le début.

Si vous me le permettez, monsieur, j'aborderai tout à l'heure la question de l'aide financière. En ce qui concerne la municipalité, l'organisme initial était formé de représentants de toutes les municipalités de la région.

La SOPRAM, société de promotion aéroportuaire de Montréal, à partir de laquelle a été constitué le groupe Aéroports de Montréal, était formée de représentants de la ville de Montréal, des 28 maires des municipalités de banlieue, d'un groupe de 16 communautés de la rive-nord situées à proximité de Mirabel, et d'un groupe de 32 communautés de la rive-sud. Par conséquent, tous les...

M. Jacques Auger (président et chef de la direction des Aéroports de Montréal): Et de Laval.

M. Earle: Excusez-moi, je l'avais oublié. Toutes les municipalités nous ont aidé et elles sont toutes représentées au sein de la SOPRAM.

En ce qui concerne l'aide financière au cours de la première phase de nos travaux, soit de décembre 1987 à août 1987, lorsque nous avons proposé de louer l'aéroport, notre proposition a été financée à 50 p. 100 par le gouvernement fédéral, à 25 p. 100 par le gouvernement provincial et à 25 p. 100 par les municipalités. Et ils ont tous payé rubis sur l'ongle.

M. Comuzzi: Pouvez-vous chiffrer cette aide, s'il vous plaît?

M. Earle: Oui, c'était 450,000\$.

M. Comuzzi: Au total?

M. Earle: Oui, au total.

Au cours de la deuxième phase, correspondant à toutes les opérations réalisées depuis lors, chaque municipalité nous a consacré un montant de l'ordre de 500,000\$—501,000\$, je crois, qui a été effectivement versé. La province nous a promis 100,000\$, mais nous n'avons pas encore reçu le chèque.

Le gouvernement fédéral s'est engagé à nous verser 225,000\$ au cours de la première phase. Il n'a en fait versé que 148,000\$ mais, à dire vrai, nous avons très récemment reçu le montant complémentaire de 90,000\$. Nous attendons encore un montant de 200,000\$, car c'est ce que reçoivent, je crois, toutes les autres administrations aéroportuaires canadiennes. Voilà donc pour les chiffres. Nos coûts sont supérieurs à ces ressources financières, et nous avons...

M. Comuzzi: Le gouvernement fédéral va donc vous verser 200,000\$ au cours de la deuxième phase.

M. Earle: En effet. Vous m'avez demandé pourquoi nous pensons pouvoir faire mieux, je crois que c'est la formule que vous avez utilisée. Nous estimons que les aéroports sont dotés d'un excellent personnel et, comme en témoignent tous nos propos, nous tenons ces employés en très haute estime. Nous souhaitons qu'ils se joindront à nous.

[Texte]

Among advanced countries all around the world, Canada is really the last country to consider the transfer of airports to local entities. You go everywhere else in the advanced countries of the world and you will find that airports were many, many years ago or even just recently transferred. Washington just did it here three and a half years ago; it was the last one in the States. As I said in my opening remarks, the reason really is they are major economic generators.

We have 48,000 direct and indirect jobs created by our airports. That is a huge economic generator. It is almost as large as the whole agricultural sector of the Province of Quebec, for instance.

By and large, the people who are most directly interested are the people in that region. It is because we think we can operate with less red tape, if you will, or fewer of the difficulties associated with a large, massive government ministry—

An hon. member: Bureaucracy.

Mr. Earle: —that we think we can react more rapidly to the economic needs and the service needs of the—

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, I thank the witnesses very much. Let me just close off my time that is allotted to me.

Take me down your vision of what you project. Take me down the path of what you see happening in the two airports in Quebec with the advent of a local airport authority and where you think you are going to end up. Is that a fair question?

Mr. Auger: Yes, sure, it is a very fair question. I think I would like to start by adding a couple of comments on the previous question and to emphasize a little bit what my chairman said.

Obviously, being on the spot, being in Montreal, we will be closer to the needs of Montrealers. They are the prime users of the airport and we think we will be in a better position to serve them.

As the chairman said, the bureaucratic environment... And I am not saying it in a derogatory sense; I think it is the nature of government and it has to be like that, it cannot be otherwise. But it is certainly a hindrance to the efficiency of a quasi-commercial operation. Airports are quasi-commercial. They are a little bit like a shopping centre in a sense, if you want to sell it. It is not a totally fair comparison, but there is some similitude between the two.

Now, to come back to what we see in the future with the bureaucratic constraint being removed—to a certain extent, anyway—and with the identification of the needs made a bit clearer when you are on the spot rather than 200 miles away or 3,000 miles away. We think we will be able to play fully the role that the airport should play in the economic development of the community.

[Traduction]

Le Canada est véritablement le dernier des pays développés du monde qui ait envisagé de transférer ses aéroports à des entités locales. Dans tous les autres pays développés, on trouve des aéroports qui ont connu de tels transferts il y a plusieurs années, ou tout récemment. A Washington, le transfert a eu lieu il y a trois ans et demi, et c'était le dernier à survenir aux Etats-Unis. Comme je l'ai dit dans mes remarques préliminaires, on a procédé à ces transferts car les aéroports constituent des agents économiques de première importance.

Les nôtres ont créé 48,000 emplois directs et indirects. Ils constituent donc un agent économique de première importance, presque aussi gros, par exemple, que l'ensemble du secteur agricole de la province du Québec.

Dans l'ensemble, ce sont les gens de la région qui s'intéressent le plus directement aux transferts, car nous pensons que nous avons tout à gagner d'un allègement du fardeau administratif inhérent aux grosses administrations gouvernementales. . .

Une voix: A la bureaucratie.

M. Earle: . . . et nous pensons pouvoir réagir plus rapidement aux besoins économiques et aux besoins de services de la population. . .

M. Comuzzi: Monsieur le président, je remercie sincèrement les témoins. Je voudrais profiter du temps de parole qui me reste.

J'aimerais connaître votre conception de ce projet. J'aimerais que vous nous disiez ce qui se passe dans les deux aéroports de Montréal depuis la création de l'administration aéroportuaire locale, et que vous nous fassiez part de vos perspectives d'avenir. Est-ce que ma question vous plaît?

M. Auger: Absolument. Pour commencer, j'aimerais ajouter quelques commentaires concernant la question précédente et revenir sur les propos de mon président.

Naturellement, comme nous travaillons sur place, à Montréal, nous sommes plus sensibles aux besoins des Montréalais. Ce sont les principaux utilisateurs de l'aéroport et nous pensons être en mesure de mieux les servir.

Comme l'a dit le président, il faut tenir compte de l'environnement administratif. . . Je ne veux pas dénigrer l'administration, je pense qu'elle correspond à la nature même des activités gouvernementales, et les choses ne pourraient pas être autrement. Mais elle constitue manifestement un frein à l'efficacité d'une entreprise quasi commerciale comme un aéroport, qui ressemble plus ou moins à un centre commercial, puisqu'il s'agit de vendre un produit. On ne peut pas vraiment comparer les deux, mais il existe tout de même entre eux certains points communs.

Pour en revenir aux perspectives que nous offre l'allègement partiel des contraintes administratives, il est plus facile de définir les besoins lorsqu'on est sur place que lorsqu'on se trouve à 200 ou à 3,000 milles. Nous pensons être en mesure d'assumer pleinement le rôle que doit jouer un aéroport dans le développement économique de la communauté.

[Text]

For instance, just to give you an example, 52% of the traffic in and out of the two airports in Montreal depend heavily on bilateral agreements between Canada and the States on the one hand, and Canada and the rest of the world on the other hand.

We never had anything to say in the negotiations between Canada and the rest of the world, as a community which has an airport entity. The airlines had—and thank God they had—because they were able perhaps to defend a little bit the future of Montreal, but certainly what they try to defend is their own future first. That is very legitimate. In the future we hope to be given the chance to defend our own interests in regard to bilateral agreements.

• 1555

There is no way an airport that depends on bilateral agreements for 52% of its traffic can be left totally outside the deal. I guess we made that very clear when we came here and talked about the open skies policy to Minister Lewis. We will, individually and collectively with the Canadian Airports Council, do it again on behalf of all the airports in Canada, the airports that are autonomous.

By having these levers, by being able to use these levers, I think we will be able to foster the development of these airports in a much better way than right now. This is not against anyone. It is not a bad grade for the civil servants running it right now. They do a good job within the constraints inherent in their system. We think we are going to be able to do much better.

We see some future for the airports there. With open skies, for instance, we see some future for Mirabel as a hub or a platform between Europe and some parts of the United States—I am thinking of the northeast and some of the south of the United States. Things like that will be much easier to do, at least to influence, in the future than they are right now.

I am not talking at all, Mr. Chairman, about the efficiency the system will eventually breed. These are the bigger things we see.

The Chairman: Before we proceed, I just want to make it known that Mr. Johnson, from the Vancouver International Airport Authority, is now here. If it is agreeable to the other two witnesses and to the members, I would propose having Mr. Johnson make his opening statement now so that we can have interaction among the three witnesses. Is that agreed?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Mr. Johnson, welcome to our committee.

Mr. Chester A. Johnson (Chairman, Vancouver International Airport Authority): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee, for the opportunity to appear here today.

Mr. Chairman, with your permission I would like to take a little time to briefly discuss some of the history of the Vancouver Local Airport Authority. The Vancouver Local Airport Authority is a bit different from the other local

[Translation]

Pour vous donner un exemple, 52 p. 100 du trafic à l'arrivée et au départ des deux aéroports de Montréal dépendent essentiellement d'accords bilatéraux entre le Canada et les États-Unis d'une part, et entre le Canada et le reste du monde d'autre part.

Or, notre communauté n'a jamais eu son mot à dire dans les négociations entre le Canada et le reste du monde. Les compagnies aériennes sont intervenues, Dieu merci, et elles ont ainsi réussi à défendre un peu l'avenir de Montréal, mais elles ont avant tout veillé à défendre leur propre avenir. Cela se comprend aisément mais nous espérons, à l'avenir, qu'on nous donnera la chance de défendre nos propres intérêts en matière d'accords bilatéraux.

Un aéroport qui, pour 52 p. 100 de son trafic, dépend des accords bilatéraux ne devrait en aucun cas être laissé totalement à l'écart des négociations. C'est ce que nous avons déclaré haut et clair lorsque nous nous sommes entretenus avec le ministre Lewis à propos de l'Accord sur l'ouverture des espaces aériens. Nous le ferons de nouveau, à titre individuel et conjointement avec le conseil des aéroports canadiens au nom de tous les aéroports du Canada, ceux qui sont autonomes.

Si ce pouvoir nous est donné nous croyons pouvoir assurer, bien mieux que ce n'est le cas à l'heure actuelle, la prospérité de ces aéroports. Il ne s'agit nullement d'incriminer qui que ce soit, de mettre en cause les fonctionnaires qui les gèrent actuellement: ils s'acquittent correctement de leur tâche avec les contraintes inhérentes à ce système, mais nous croyons être capables de faire mieux.

Nos aéroports ont, à notre avis, un bel avenir: ainsi, par exemple, Mirabel qui, avec l'ouverture des espaces aériens, peut servir de moyeu ou de plaque tournante entre l'Europe et certaines régions des États-Unis, en particulier le Nord-Est et une partie du Sud. Évolution qu'il sera beaucoup plus facile d'accomplir, ou tout au moins de favoriser à l'avenir que ce n'est le cas à l'heure actuelle.

Je ne mentionne même pas, monsieur le président, l'efficacité que le système acquerra: cela fait partie des promesses de l'avenir.

Le président: Avant de poursuivre, j'aimerais faire savoir que nous avons maintenant parmi nous M. Johnson, du *Vancouver International Airport Authority*. Si les deux autres témoins y consentent et si les membres du comité n'y voient pas d'inconvénient, je propose de prier M. Johnson de faire maintenant sa déclaration d'ouverture, afin que nous puissions avoir un échange entre les trois témoins. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Johnson, nous vous souhaitons la bienvenue à notre Comité.

M. Chester A. Johnson (président, Administration de l'aéroport international de Vancouver): Je vous remercie, monsieur le président et membres du Comité, de me permettre de comparaître aujourd'hui devant vous.

Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais consacrer un peu de temps à vous exposer l'historique de l'Administration de l'aéroport international de Vancouver. Cette dernière diffère quelque peu des autres administrations

[Text]

By the end of this century, over 50% of the world's GNP will be generated in countries on the Pacific Rim, a fact that B.C., or indeed the rest of the world, cannot ignore. It was for these reasons that the people in B.C. decided that having Vancouver International Airport locally managed for the benefit of British Columbia, and indeed for all of Canada, made sense.

As chairman of the local authority and a member of the transition group, I have been involved in the transfer process for over three and a half years. Substantial progress has been made not only in the conceptual details of the future of the airport but also in the practical details.

For example, in the areas of employee transfer and labour relations, our local authority has made great progress and is now in the throes of making that employees' package presentation to the unions and the employees of the Vancouver International Airport on March 11 and 18.

We are fully committed to upholding the collective agreements that are in force, and we are fully prepared to offer work to airport permanent employees with pay and benefits comparable to those they receive from Transport Canada.

We also fully support the provisions of Bill C-85 dealing with labour negotiations and the appointment of bargaining agents.

In the area of pension benefits, the Vancouver Local Airport Authority has developed a package of benefits with Transport Canada and has an overall objective of ensuring that our employees are treated equitably and offered benefits commensurate with similar jobs in the local job market.

In the area of safety, the Vancouver Local Airport Authority will be committed by law to uphold the safety standards of Transport Canada.

In the area of the environment, we are committed to fully supporting the findings of the currently convened environmental review panel that is engaged in the EARP process on the construction of the third runway at Vancouver International Airport.

May I conclude by saying that the Local Airport Authority believes that the devolution process is one of the most positive policies to come out of government in many years, and we urge quick passage of this bill.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Johnson. We will now return to members' questions. Mr. Angus.

• 1605

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for your presentations this afternoon.

Mr. Earle, I have one observation before I get into my questions. One of the things we found in our open skies deliberations is that one of the barriers to getting an international agreement between Canada and the U.S. is the

[Translation]

On prévoit qu'à la fin du siècle plus de la moitié du PNB du monde proviendra des pays du pourtour du Pacifique, fait que ne saurait ignorer la Colombie britannique, ni d'ailleurs le reste du monde. C'est pour ces raisons que les habitants de la Colombie britannique ont considéré qu'il y avait de bonnes raisons pour que l'aéroport international de Vancouver soit géré par des organismes locaux dans l'intérêt de la Colombie britannique.

En tant que président de l'administration locale et membre du groupe de transition, je participe, depuis plus de trois ans et demi, au processus de transfert. De grands progrès ont été réalisés non seulement dans la vision future de l'aéroport, mais également dans la mise au point des détails pratiques.

C'est ainsi que notre administration locale a fait de grands progrès sur la question des transferts des employés et des relations de travail et s'affaire actuellement à mettre la dernière main aux propositions à présenter, le 11 et le 18 mars prochain, aux syndicats et aux employés de l'aéroport international de Vancouver.

Nous sommes pleinement résolus à maintenir les conventions collectives en vigueur et nous sommes disposés à proposer aux employés permanents de l'aéroport des emplois avec salaires et autres avantages comparables à ceux que leur accordait Transport Canada.

Nous sommes également pleinement en faveur des dispositions du projet de loi C-85 traitant des négociations et de la nomination d'agents négociateurs.

En ce qui concerne les prestations de retraite, l'Administration de l'aéroport international de Vancouver a préparé, conjointement avec Transport Canada, une série de prestations afin d'assurer à nos employés un traitement équitable et des prestations alignées sur celles d'emplois comparables sur le marché local.

En matière de sécurité, l'administration aéroportuaire de Vancouver sera tenue, par la loi, à respecter les normes de sécurité de Transport Canada.

En matière d'environnement, nous comptons fermement respecter les conclusions du groupe réuni actuellement pour procéder à l'évaluation et à l'examen en matière d'environnement, autrement le PEEE sur la construction d'une troisième piste à l'aéroport international de Vancouver.

Permettez-moi d'ajouter, en conclusion, que l'administration aéroportuaire locale considère que la décentralisation administrative est l'une des politiques des dernières années qu'il convient le plus d'applaudir et que nous espérons que ce projet de loi sera rapidement adopté.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Johnson. M. Angus est le premier intervenant à vouloir vous poser des questions.

M. Angus: Merci d'avoir bien voulu venir nous parler de cette question cet après-midi.

Monsieur Earle, avant de passer aux questions, je voudrais faire une observation: dans nos délibérations sur l'ouverture des espaces aériens nous avons constaté, entre autres, que l'existence de toutes ces administrations

[Texte]

fact that there are all those independent operating authorities. Their government cannot speak as one so they have to do secondary negotiations. I am not sure if this particular solution is going to help matters in terms of international agreements or not.

Let me get some background from both organizations in terms of the number of existing airports that your operating authorities are to cover. First, Montreal. Is it just two, or are there more?

Mr. Earle: At the moment there are two, Dorval and Mirabel. We have undertaken to live with federal government announcements to keep both of them operating. Each has its own vocation—Mirabel is primarily for international and Dorval primarily for domestic and transporter.

Mr. Angus: There are no small airports in the vicinity that you are going to—?

Mr. Earle: There is one airport, St. Hubert Airport. There has been a study of the economic benefits of doing that. The people in that region are looking at it. Once we are a little further along in our negotiations—they have already been in touch with us—we hope we will be operating all the airports in the region so that we can properly plan regional air traffic development.

Mr. Angus: Do you have a sense from the Department of Transport that this would be acceptable?

Mr. Earle: Yes.

Mr. Angus: Okay. What about Vancouver?

Mr. Johnson: There is Vancouver International Airport of course. Boundary Bay, which is part of our lower mainland traffic pattern, will be another airport. We are in the beginning stages of working on that with the municipality and Transport Canada. Additionally, there will be Pitt Meadows and Abbotsford.

Mr. Angus: So there is a total of four.

Mr. Johnson: Once we digest the international airport and Boundary Bay, Pitt Meadows and Abbotsford will dovetail into it.

Mr. Angus: Okay. One of the aspects of this bill is the whole question of what to do with the employees in Transport Canada once devolution takes place. This morning in the case of Edmonton we heard that both of the airports there are unionized, one with Transport Canada and the other—the municipality—with with CUTE.

In neither of your presentations did I hear that you made any proposals to the workers. You have made some proposals to Transport Canada. Perhaps you could clarify what the interaction you have had with whatever unions exist in the airports—other than those controlled by Transport Canada—and how you are approaching the combining. Is Transport Canada's collective agreement going to be the model? Is the collective agreement for one of the other airports going to be the model? How exactly are you going to approach it?

[Traduction]

indépendantes constitue l'une des barrières à une entente internationale entre le Canada et les États-Unis. Le gouvernement ne pouvant parler au nom de tous, il est nécessaire de procéder à des négociations collatérales. Je ne suis pas donc pas certain que cette solution facilite les choses en matière d'accords internationaux.

J'aimerais tout d'abord vous demander, à l'un et à l'autre, combien d'aéroports votre administration respective compte gérer. Prenons d'abord le cas de Montréal: s'agit-il simplement de deux, ou y-en-a-t-il davantage?

M. Earle: À l'heure actuelle il y en a deux, à savoir Dorval et Mirabel, que le gouvernement fédéral compte maintenir en existence, chacun ayant sa propre vocation—Mirabel est un aéroport international, et Dorval se spécialise dans le fret et les liaisons internes—et notre administration s'organise en conséquence.

M. Angus: Il n'y a donc pas de petits aéroports dans les environs que vous allez...?

M. Earle: Il y a un aéroport, celui de St-Hubert. Il a été procédé à une étude des avantages économiques apportés par cet aéroport, et les gens de la région examinent la question. Lorsque nous en serons à un stade plus avancé des négociations—les gens de la région ont déjà pris contact avec nous—nous espérons gérer tous les aéroports de la région afin de pouvoir assurer correctement l'expansion du trafic aérien régional.

M. Angus: Le ministère des Transports semble-t-il disposé à y consentir?

M. Earle: Oui.

M. Angus: Qu'en est-il de Vancouver?

M. Johnson: Il y a, bien entendu, l'aéroport international de Vancouver et Boundary Bay, qui joue un rôle dans le trafic du sud de la partie continentale de la Colombie-Britannique, sera un autre aéroport. Il y aura également Pitt Meadows et Abbotsford, et nous avons amorcé, sur ces questions, des négociations avec la municipalité et avec Transports Canada.

M. Angus: Il y aura donc quatre aéroports en tout.

M. Johnson: Lorsque nous aurons absorbé l'aéroport international et Boundary Bay, Pitt Meadows et Abbotsford viendront prendre leur place dans l'ensemble.

M. Angus: Ce projet de loi vise à régler, entre autre chose, le sort des employés de Transports Canada lorsque la délégation de pouvoirs aura été conclue. Nos témoins d'Edmonton nous ont déclaré ce matin que les employés des deux aéroports étaient syndiqués, l'un avec Transports Canada et l'autre, celui de la municipalité, avec CUTE.

Je n'ai entendu aucun d'entre vous parler de propositions faites aux employés, bien que vous ayez parlé de propositions faites à Transports Canada. Pourriez-vous nous dire quels sont vos rapports avec les syndicats, le cas échéant auxquels sont affiliés les employés des aéroports, à l'exception de ceux qui sont contrôlés par Transports Canada, et comment vous envisagez la question. La convention collective de Transports Canada va-t-elle vous servir de modèle ou bien prendrez-vous pour modèle la convention collective d'un des autres aéroports? Comment comptez-vous au juste procéder?

[Text]

Mr. Johnson: As far as Vancouver is concerned, on March 11 we have a meeting with both Transport Canada and the unions where we will submit the package we will be presenting to employees of Vancouver International Airport. Subsequent to that we will meet with all the employees on March 18.

Mr. Angus: All the employees of Vancouver International Airport?

Mr. Johnson: Yes, of Vancouver International Airport. As far as Boundary Bay is concerned, we are not yet in a position to do that. We have a long way to go with Transport Canada on the devolution process, which is just in its starting stage.

Mr. Angus: Is Boundary Bay unionized?

Mr. Johnson: I cannot answer that. I imagine it is unionized the same way Vancouver International Airport is unionized.

Mr. Angus: Okay. What about Montreal?

Mr. Earle: First, I have to explain that if one is involved in a local airport authority or a future local airport authority there is a certain process they must first go through. The first thing you have to do is reach a financial agreement.

• 1610

Mr. Angus: That is with Transport Canada.

Mr. Earle: Yes. Subsequent to that you are given your copy of the brick that is called the lease and you also get into the final negotiations with respect to the employee package. Mr. Johnson in Vancouver, who led us all as far as the financial arrangement is concerned, has his financial arrangement, as I understand it. He is now in that next stage.

We have not yet reached a financial agreement with Transport Canada. Therefore we have not yet finalized the employee package with Transport Canada. We have done a lot of the basic work; we hired a first-class firm of actuaries in the last year to do the work and we are ready, but we still did not get into that stage.

However, as far as communications with the employees is concerned, from the moment we were formed a communications committee was set up between ourselves and the employees and the representatives of Transport Canada. That committee meets regularly. We answer their questions openly and try to make sure that they feel comfortable with what we are doing. We let them know where we are at.

I could say that they are somewhat frustrated with the length of time it has taken to get as far as this, but at least there is this open communication. There will always be open communication with our employees.

Mr. Angus: You say that Transport Canada has to approve, or at least that was the inference, the package that you are going to offer to the workers. The bill says that you are stuck with the existing collective agreements until you are able to negotiate new agreements. Is it not more appropriate to reach an agreement with the employees, as opposed to Transport Canada, or am I missing something?

[Translation]

M. Johnson: En ce qui concerne Vancouver, nous allons avoir, le 11 mars, une réunion avec Transports Canada et avec les syndicats, réunion à laquelle nous présenterons l'ensemble des propositions faites aux employés de l'aéroport international de Vancouver, après quoi nous comptons avoir une réunion, le 18 mars, avec tous les employés.

M. Angus: Tous les employés de l'aéroport international de Vancouver?

M. Johnson: Oui, car pour Boundary Bay nous ne sommes pas encore en mesure de le faire. Il nous reste beaucoup de chemin à faire avec Transports Canada sur la question de la délégation de pouvoirs, qui en est encore à ses débuts.

M. Angus: Les employés de Boundary Bay sont-ils syndiqués?

M. Johnson: Je ne peux vous répondre là-dessus, je crois qu'ils sont syndiqués de la même façon que l'aéroport international de Vancouver.

M. Angus: Qu'en est-il de Montréal?

M. Earle: Permettez-moi d'abord de mentionner qu'il faut suivre une certaine procédure avant de pouvoir entamer des négociations avec une administration aéroportuaire locale ou avec une future administration. Avant tout, il faut conclure un accord financier.

M. Angus: Avec Transports Canada?

M. Earle: C'est bien cela. On vous remet alors votre exemplaire du bail—et vous entamez alors les négociations définitives sur les propositions aux employés. M. Johnson de Vancouver, qui est en avance sur nous, a conclu l'accord financier, si j'ai bien compris, et doit avoir atteint l'étape suivante.

Nous n'en sommes pas encore là avec Transports Canada et c'est pourquoi nous n'avons pas encore mis au point les propositions aux employés. Nous avons défriché beaucoup de terrain puis avons engagé, l'an dernier, les services d'un éminent cabinet d'actuaire qui a terminé son travail, mais nous n'avons toujours pas atteint cette étape.

En ce qui concerne les communications avec les employés, un comité de communications entre nous-mêmes, les employés les représentants de Transports Canada s'est constitué sitôt que nous avons fait les premières démarches. Ce comité se réunit régulièrement. Nous répondons en toute franchise aux questions qu'il nous pose et essayons de ne pas l'indisposer par nos actions. Nous le tenons également au courant de nos travaux.

La longueur des démarches les a un peu déçus, mais les lignes de communication sont ouvertes et elles le seront toujours avec nos employés.

M. Angus: Vous dites que Transports Canada doit approuver—c'est du moins ce que je croyais comprendre—les propositions que vous allez faire aux employés. Aux termes du projet de loi, vous devez respecter les conventions collectives existantes jusqu'à ce que vous puissiez en négocier de nouvelles. Ne serait-il pas préférable de parvenir à un accord avec les employés plutôt qu'avec Transports Canada, ou bien y a-t-il une chose qui m'échappe?

[Texte]

Mr. Johnson: The present contracts between Transport Canada and the union stand. We have an obligation to assume the same responsibilities that Transport Canada had. The employee benefit package I am talking about includes the pensions and all the ancillary benefits tied in with all the personnel at Vancouver International Airport. We have negotiated that with Transport Canada, so we have come to a package that is comparable to the package they now have. We are now in the process of going through the union representatives and also the employees of Vancouver.

Mr. Angus: Okay, I understand now. We had a problem in terms of the language we were using.

Let me now shift to who you are in terms of the operating authorities. I have heard the term "volunteers". I was not sure whether clusters of municipalities would collectively appoint a single individual to represent a particular geographic area or whether every municipality has a body on your authority. Irrespective of that, how do they get there? Is there a public process? Municipalities, for example, will advertise for people to apply. Council will then pick the most appropriate person. For both airports, how do you select the people on your authority?

Mr. Earle: There is an undertaking between the Minister of Transport at the federal level and the provincial levels that there will be no civil servants and no elected officials of any level of government on the local airport authorities. Because of that and because of a number of other reasons, we have the organization that we have, which I imagine is slightly different from the one Vancouver has. It is called SOPRAM, la Société de promotion aéroportuaire de Montréal, which was the original body that was formed.

There are seven organizations that are members of that body. Each of these organizations names three members, so there are 21 members on that big council. These are the City of Montreal; the City of Laval; the Conference of 28 of Suburban Mayors, which is an organizational entity; COPAM, La Coopérative de promotion aéroportuaire de Mirabel, a group of 16 communities that formed themselves together to promote the Mirabel Airport. That is the north shore.

• 1615

Then there is la Société montréalaise de développement, the south shore organization that has actually 32 communities in it, plus the City of Longueuil as an entity, and they have representatives. Then there are the Montreal Board of Trade and la Chambre de commerce de Montréal métropolitain, the two major chamber movement bodies.

[Traduction]

M. Johnson: Les contrats actuels entre Transports Canada et le syndicat sont maintenus et nous sommes tenus d'assumer les mêmes responsabilités que Transports Canada. L'ensemble des prestations aux employés, que je mentionnais tout à l'heure, comprend les pensions de retraite et toutes les prestations auxiliaires de tout le personnel de l'aéroport international de Vancouver. Nous avons négocié ces questions avec Transports Canada et présentons un train de propositions comparable à ce qu'ils ont déjà. Nous sommes actuellement en pourparlers avec les représentants des syndicats et avec les employés de Vancouver.

M. Angus: Je comprends maintenant. Nous ne nous entendions pas bien sur le terme «employé».

Permettez-moi maintenant de passer à un autre aspect de la question, à savoir qui vous représentez en tant qu'administration. J'ai entendu le terme «bénévoles», mais je ne sais pas au juste si les groupes de municipalités nomment collectivement une personne représentant une région géographique, ou si chaque municipalité délègue une personne à votre conseil d'administration. Dans l'un ou l'autre cas, comment devient-on membre de votre administration? Procède-t-on par voie d'appels publics? Les municipalités, par exemple, placent une annonce pour mettre le poste en candidature et choisir la personne qui semble la plus indiquée. Comment procédez-vous, dans le cas de l'un et de l'autre aéroport, au choix des personnes qui constituent votre administration?

M. Earle: Le ministre des Transports, au niveau fédéral, et le ministre des Transports des provinces sont convenus qu'il n'y aurait, à l'administration aéroportuaire local, ni fonctionnaire, ni personne élu d'aucun palier du gouvernement. C'est à la suite de cette entente et pour d'autres raisons encore que nous avons l'administration telle qu'elle est actuellement, et qui diffère légèrement, je pense, de celle de Vancouver. Elle est appelée SOPRAM, Société de promotion aéroportuaire de Montréal, qui est l'organisme qui a été constituée à l'origine.

Sept organisations sont membres de cet organisme, chacune d'entre elles nomme trois membres, de sorte que ce conseil compte le nombre considérable de 21 membres représentant la ville de Montréal, la ville de Laval, la Conférence des 28 maires de banlieues, qui constitue une entité en soi, la COPAM, coopérative de promotion aéroportuaire de Mirabel, groupe de 16 collectivités qui se sont constituées en organisme pour promouvoir l'aéroport de Mirabel. Voilà pour la région nord.

Il y a ensuite la Société montréalaise de développement, organisation de la rive sud qui regroupe actuellement 32 collectivités, avec en plus la cité de Longueuil comme entité, et ils ont des représentants; puis le Bureau de commerce de Montréal et la Chambre de commerce de Montréal métropolitain, les deux principaux organismes de représentation des entreprises.

[Text]

Those are the seven bodies that I just named. Each of them has named an elected official. For instance, the mayor of St. Hubert, the mayor of Dorval, the mayor of Mirabel, the mayor of Laval, the vice-chairman of the executive committee of the City of Montreal are all on that main council of SOPRAM.

Mr. Angus: Which is not the operating authority.

Mr. Earle: I am almost through. That is the elected official, as are the presidents of the *chambre* and the board. Then there is a permanent staff person or administrative person from each of those organizations. The third person who is named is a volunteer business person, of whom I, your humble servant, happen to be one. Those volunteer business people went on the board of directors of SOPRAM, and those volunteer business persons who are the directors of SOPRAM form the airport authority called the ADM.

Mr. Angus: How are you as a volunteer selected? What process is used to pick Mr. Auger to be on this board? Do they advertise in the area you come from, or do they just say well, who do we think would fit?

Mr. Earle: In the case of Laval, the City of Laval named its mayor; in the case of Montreal, the City of Montreal named the vice-chairman of the executive.

Mr. Angus: No, no, I mean the citizen volunteers like yourself.

Mr. Earle: In the case of Laval, the City of Laval and the Chamber of Commerce of Laval worked together to name a business person. In the case of the north shore the same process went on. In the case of the south shore, the same...the SMD, the Société montréalaise de développement, which is a government and private enterprise body, mixed, working on the development of the region, named their body. In the case of the other four, the City of Montreal, the 28 Suburban Mayors, the Chambre de commerce de Montréal, and the Montreal Board of Trade, the four of them got together and named business people who are well-known to the chamber movement: myself, past-president of the Board of Trade, and Gordie Fehr, past-president of the Board of Trade. They are all people who have been involved as volunteers in the economic development of our city for many years. They are the type of people who get named.

Mr. Angus: Can we hear what the Vancouver scenario is before we move on?

Mr. Johnson: It is a little different. In Vancouver there were seven organizations that appointed the original seven board members of the local authority, and those were the City of Vancouver, the Municipality of Richmond, the GVRD, which is all the lower mainland municipalities, the Law Society of B.C., the Institute of Chartered Accountants of B.C., and the Vancouver Board of Trade. They all appointed one director to the local airport authority. I was appointed by the Institute of Chartered Accountants, of which I am a member.

Those seven appointed me chairman of the local airport authority. I happened to be chairman of the transition group that was there before that. Those seven original directors who were appointed basically chose five outside people, outside

[Translation]

Ce sont là les sept organismes qui, chacun, nomment un représentant élu; par exemple, le maire de St-Hubert, le maire de Dorval, le maire de Mirabel, le maire de Laval, le vice-président du comité exécutif de la ville de Montréal siègent tous au conseil principal de SOPRAM.

M. Angus: Qui n'est pas l'administration de gestion.

M. Earle: J'ai presque terminé. Ce sont là les personnalités élues, de même que les présidents des Chambres et le conseil d'administration. Chacune de ces organisations délègue alors une personne qui fait partie du personnel administratif permanent. La troisième personne qui est nommée est un bénévole représentant le monde des entreprises et moi, votre humble serviteur, suis l'un d'entre eux. Ces bénévoles font partie du conseil d'administration de SOPRAM, et les bénévoles qui sont les directeurs de SOPRAM constituent l'administration aéroportuaire appelée l'ADM.

M. Angus: Comment choisit-on les bénévoles? Comment, par exemple, a-t-il été décidé que M. Auger ferait partie de ce conseil? Est-ce qu'on annonce dans les journaux de votre région une vacance à ce poste, ou bien est-ce qu'on se demande simplement qui ferait le mieux l'affaire?

M. Earle: Dans le cas de Laval, par exemple, la ville a nommé son maire et la ville de Montréal a nommé le vice-président du comité exécutif.

M. Angus: Non, je parle des bénévoles comme vous.

M. Earle: Dans le cas de Laval, la ville de Laval et la chambre de commerce de cette ville ont conjointement désigné une personne du monde des affaires. La même chose s'est produite pour la rive nord, ainsi que pour la rive sud, où la SMD, la Société montréalaise de développement, qui est un organisme mixte du gouvernement et des entreprises privées, oeuvrant pour le développement de la région, a désigné le représentant. Dans le cas des quatre autres, la ville de Montréal, les 28 maires de banlieues, la chambre de commerce de Montréal et le Bureau de commerce de Montréal, tous les quatre se sont réunis pour désigner des gens bien connus du mouvement patronal: moi-même, ancien président du Bureau de commerce de Montréal et Gordie Fehr, ancien président de ce Bureau. Ce sont tous des gens qui contribuent bénévolement, depuis de nombreuses années, au développement économique de notre région, le genre de gens sur lequel se fixe généralement ce choix.

M. Angus: Et comment les choses se passent-elles à Vancouver?

M. Johnson: Un peu différemment. A Vancouver sept organisations ont nommé les sept membres originaux du conseil de l'administration locale, à savoir la ville de Vancouver, la municipalité de Richmond, la GDRD qui représente toutes les municipalités du district continental sud, la Law Society of B.C., le Institute of Chartered Accountants of B.C., et le Vancouver Board of Trade. Tous ont nommé un directeur auprès de l'administration aéroportuaire locale. Moi-même ai été nommé par l'Institut des comptables agréés, dont je suis membre.

Ces sept organismes m'ont nommé président de l'administration aéroportuaire locale, et j'avais été président du groupe de transition qui l'avait précédé. Les sept directeurs nommés à l'origine ont choisi cinq personnes de

[Texte]

businessmen, to round out the board. One of them was Ian Gray, who was head of Canadian Air; one of them was Lucille Johnston, who was head of Rivtow Equipment and has had a long history of business. They are all appointed for their value to the board. That was how our board was constituted.

• 1620

M. Langlois: Monsieur le président, j'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Earle, à M. Auger, ainsi qu'à M. Johnson. M. Earle est un de mes anciens collègues dans l'organisation de la Chambre de commerce du Québec.

The Chairman: No conflict of interest.

M. Langlois: C'est doublement agréable de le voir ici.

Monsieur Earle, ADM est une organisation à but non lucratif.

M. Earle: Oui, monsieur.

M. Langlois: Elle a quand même le pouvoir de générer des profits.

M. Earle: Oui, monsieur.

M. Langlois: Pour les réinvestir?

M. Earle: Eh bien, ce n'est pas un profit. C'est plutôt un surplus de revenus sur les dépenses.

M. Langlois: Des surplus d'opération.

M. Earle: C'est exact. Cet argent sera réinvesti dans les aéroports parce qu'en ce moment, il y a beaucoup d'argent qui doit être investi dans nos aéroports.

Mr. Langlois: Same question to Mr. Johnson. Your authority is a non-profit organization, I understand.

Mr. Johnson: Correct.

Mr. Langlois: You realize that certain clauses of the official languages bill have been left out of Bill C-85, mainly clauses related to the language of work.

Monsieur Earle, dans votre présentation, vous dites qu'ADM veut être traitée de la même manière que les autres sociétés privées. Si les dispositions relatives à la langue de travail de la Charte ou de la Loi sur les langues officielles s'appliquaient dans votre cas, qu'est-ce que cela aurait comme conséquence pour ADM?

M. Earle: Nous ne voyons pas la raison pour laquelle un groupe local devrait accepter cette responsabilité alors que son but est un but commercial, pour l'économie de la région, comme les autres sociétés privées qui sont dans la même situation.

Monsieur Langlois, je pense qu'ADM sera l'autorité aéroportuaire locale la plus bilingue de toutes les autorités aéroportuaires à travers le pays. Il ne serait pas juste de nous forcer à être bilingues ou à promouvoir le bilinguisme d'une façon très formelle et de nous imposer des règles qui nous causeraient des problèmes dans l'administration de notre entité.

M. Auger: J'aimerais ajouter un petit mot au sujet de la concurrence. Il est bien évident que, même si la majorité des passagers qui se servent des aéroports de Montréal viennent de la région de Montréal, il y a une concurrence entre les

[Traduction]

l'extérieur, représentants du monde patronal, pour compléter le conseil. L'un d'entre eux était Ian Gray, président de Canadian Air, l'autre Lucille Johnston, présidente de Rivtow Equipment, qui a une longue expérience des affaires. Tous ont été nommés pour leur apport au conseil et c'est ainsi que ce dernier a été constitué.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, I would like to welcome Mr. Earle as well as Mr. Auger and Mr. Johnson. Mr. Earle is one of my former colleagues in the Quebec Chamber of Commerce.

Le président: Pas de conflit d'intérêt.

Mr. Langlois: It is a double pleasure to see him here.

Mr. Earle, ADM is a non-profit organization.

Mr. Earle: Yes.

Mr. Langlois: It nevertheless, has the power to generate profits.

Mr. Earle: Yes.

Mr. Langlois: For reinvestment?

Mr. Earle: Well, it is not a profit. It is rather an excess of revenues over expenditures.

Mr. Langlois: Operations surpluses.

Mr. Earle: That is correct. The money will be reinvested in the airports because, at the moment, our airports require major investment.

M. Langlois: Je pose la même question à M. Johnson. Votre administration est un organisme à but non lucratif, si je comprends bien.

M. Johnson: C'est exact.

M. Langlois: Vous vous rendez compte que certains articles du projet de loi sur les langues officielles n'ont pas été incorporés au projet de loi C-85, surtout les dispositions traitant de la langue de travail.

Mr. Earle, in your presentation, you said that ADM wants to be treated like any other private corporation. If the provisions regarding language of work in the Charter or the Official Languages Act were to apply in your case, what would be the consequences for ADM?

Mr. Earle: We do not see why a local group ought to assume this responsibility, when it is business oriented and serves the regional economy, like other private companies in the same situation.

Mr. Langlois, I think that ADM will be the most bilingual of all the local airport authorities across the country. It would not be fair to oblige us to be bilingual or to officially promote bilingualism and to saddle us with rules that would create administrative problems in our organization.

Mr. Auger: I would like to add a few words about competition. It is obvious that even though most of the passengers using the Montreal airports come from the Montreal region, there is competition among airports in the

[Text]

aéroports du pays. Il y en a sûrement une dans notre tête entre notre avenir à nous et celui de Toronto. À Toronto, il y a une situation qui est différente et qui va probablement rester différente. Elle l'est déjà par la construction du Terminus numéro 3, par exemple.

Donc, comme disait notre président, M. Earle, on n'a pas besoin de se faire légiférer pour savoir quoi faire. On a toujours fait ce qu'il fallait dans le passé et on va continuer de le faire à l'avenir. De plus, il ne serait pas juste et équitable de traiter les Aéroports de Montréal différemment d'un opérateur privé qui pourrait se trouver au Terminus 3, 2 ou 1 à Toronto. C'est un autre point que vous devez envisager. Si vous voulez qu'on ait de l'autonomie et qu'on fasse mieux avec moins, il faut nous laisser un peu de liberté.

Au niveau du public, on va offrir un service bilingue aux voyageurs. Il n'y a aucun problème à cet égard. Déjà, à l'intérieur d'ADM, qui n'est qu'une société privée dans le moment, le bilinguisme règne. Vous l'avez vu aujourd'hui: on vous présente des textes en anglais et en français et on n'a demandé aucune subvention pour le faire.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, I would like to have Mr. Johnson's comments on the same aspect, as far as Vancouver is concerned.

• 1625

Mr. Johnson: As far as Vancouver is concerned, at this time we are accepting all the employees of Vancouver International Airport, who, I would say, are all fully bilingual at this time. In the future, we will provide an equal opportunity, whether it is English or French. It is a question of availability in western Canada and British Columbia. But I do not think we should be precluded from operating the airport because of the restriction that they must be bilingual.

We are attempting to put better and more aggressive management into the airport. It will improve the service not only for British Columbia but for Canada. Therefore, we will be looking for competent managers and operational people. We would not like to have the necessity for French and English stop us from achieving that goal. As I say, we will certainly provide an equal opportunity. I guess that is all I can really say about that.

Mr. Langlois: I would like to ask Mr. Johnson if to his knowledge the union currently representing workers at Vancouver International Airport is supportive of the change you are making.

Mr. Johnson: I have not heard anything negative about the change. Naturally, I think they are waiting for our proposals, insofar as the benefits to the employees of the Vancouver International Airport are concerned. Certainly they have to be satisfied that their members are not in any way, shape or form harmed by devolution. We are meeting with the union on March 11 and will meet with employees on March 18 on the benefit package. As far as the contract is concerned, we have to accept all the provisions of the contract when we take over that airport.

Mr. Langlois: Are you not afraid of that?

[Translation]

country. We certainly view our future as being linked to competition from Toronto. The situation in Toronto is different and will probably remain different. It is already different because of the construction of Terminal 3.

Therefore, as our Chairman, Mr. Earle said, we do not need legislation to tell us what to do. We have always done what was necessary in the past and will continue to do so. Furthermore, it would be unjust and unfair to treat *Les Aéroports de Montréal* differently from a private operator located at Terminal 3, 2 or 1 in Toronto. This is another point that you must consider. If you want us to be autonomous and to do more with less, we will have to be given some freedom.

With respect to the public, we will provide bilingual service to travellers. There is no problem in this regard. Within ADM, which is only a private company at the moment, bilingualism is an established fact. You have seen it today: Our documents were supplied in English and French, and we did not ask for a subsidy to do so.

M. Langlois: Monsieur le président, je voudrais entendre les commentaires de M. Johnson sur ce sujet, en ce qui concerne la situation à Vancouver.

M. Johnson: À Vancouver, à l'heure actuelle, nous acceptons tous les employés de l'aéroport international de Vancouver qui, d'après moi, sont tous complètement bilingues à l'heure actuelle. À l'avenir, nous offrirons des possibilités égales aux anglophones et aux francophones. Tout dépend de la disponibilité du personnel bilingue dans l'Ouest canadien et en Colombie-Britannique. Mais je ne crois pas qu'on devrait nous empêcher d'administrer un aéroport à cause d'exigences liées au bilinguisme.

Nous essayons d'améliorer la gestion de l'aéroport et de la rendre plus dynamique. Cela va améliorer le service tant pour la Colombie-Britannique que pour le Canada. Donc nous chercherons des gestionnaires et du personnel opérationnel compétent. Nous ne voudrions pas être entravés par des exigences linguistiques qui nous empêcheraient d'atteindre ce but. Comme je l'ai dit, nous allons certainement offrir des chances égales à tous. Voilà tout ce que je peux dire à ce sujet.

M. Langlois: J'aimerais demander à M. Johnson si, à son avis, le syndicat actuel des employés de l'aéroport international de Vancouver appuie le changement que vous proposez.

M. Johnson: Je n'ai rien entendu de négatif à ce sujet. Je crois, bien sûr, qu'il attend nos propositions concernant les avantages sociaux. Il sera certainement nécessaire d'assurer le syndicat que ses membres ne seront, d'aucune manière, lésés par la cession. Nous rencontrerons les représentants du syndicat le 11 mars et les employés le 18 pour discuter de l'ensemble des avantages sociaux. Pour ce qui est de la convention, nous sommes obligés d'accepter toutes les dispositions de la convention quand nous assumerons le contrôle de l'aéroport.

M. Langlois: Cela ne vous fait pas peur?

[Texte]

Mr. Johnson: No.

Mr. Langlois: You do not see a problem with that?

Mr. Johnson: I do not see any problems. We are going to have to sit down with the union and negotiate. Certainly I have done that all my life. People are our best resource in the airport. As far as I am concerned, we are going to have to be fair. But we cannot be pussy-cats either. We will be fair, and we will sit down and negotiate.

Mr. Langlois: How about Montreal?

M. Auger: Monsieur le président, à Montréal, depuis le début du processus, par le biais du Comité de communication, un comité où Transports Canada et nous collaborons avec les représentants des syndicats, nous avons eu de bons contacts représentants-là. Nous avons eu l'occasion de les avec ces représentants-là. Nous avons eu l'occasion de les sonder, de leur tâter le pouls et d'apprendre ce qu'ils pensaient de cela. De par ces contacts-là et de par des contacts personnels que j'ai eus avec différents employés en me promenant dans l'aérogare, je peux vous dire qu'il y a un certain enthousiasme de la part des employés devant l'aboutissement de ce long processus qui dure depuis 39 mois. La seule chose un peu négative, c'est qu'ils trouvent le processus trop long et qu'ils ont hâte que cela débouche sur quelque chose. On ne peut pas les blâmer. Quelles que soient les raisons, la longueur est là et les gens ont hâte de savoir si on va continuer à faire affaire avec Transports Canada ou si on va faire affaire avec l'autorité aéroportuaire locale.

• 1630

Je pense qu'ils voient là-dedans une chance d'améliorer leur sort. Ils pensent que l'environnement de travail va pouvoir mieux répondre à leurs attentes. C'est notre défi que de faire en sorte que cet environnement devienne ce à quoi ils s'attendent et de les impliquer le plus possible dans le processus, ce qui est difficile dans le moment.

Tout cela se résume en un seul mot: l'incertitude. Que ce soit pour les employés syndiqués ou les autres, parce qu'on écoute aussi ceux qui ne sont pas syndiqués, l'incertitude est ce qu'il y a de plus dommageable dans le moment. Le plus vite on va régler cela, le mieux ce sera.

Mr. Wilbee: Just a comment about the Boundary Bay airport, to Mr. Angus. It is rather a bizarre situation in which a previous government signed a very long-term lease with a private operator who operated Skylink Airlines, about whom you have no doubt heard, and somebody else has bought that lease out. I would suggest that Mr. Johnson is very much aware that rather than waiting for the devolution of Vancouver for the settlement of the mess at Boundary Bay he is better to get on with Vancouver. But the only unionized employees would be in the control tower; otherwise, it is privately operated.

My question to Montreal is that originally when Mirabel was dreamed up or thought of, it was a grand scheme, and it has not really developed a lot over the years. Do you have any plans for enlarging or changing the handling of passengers? If so, are you prepared to raise funding, or are you going to look to government for financing to carry this out?

[Traduction]

M. Johnson: Non.

M. Langlois: Vous n'y voyez pas de problèmes?

M. Johnson: Je n'y vois pas de problèmes. Il va falloir négocier avec le syndicat; d'ailleurs, j'ai passé ma vie à le faire. Le personnel est notre plus importante ressource. Quant à moi, j'estime qu'il va falloir être juste. Mais nous ne pouvons pas être trop mous non plus. Nous serons justes et nous négocierons.

M. Langlois: Et la situation à Montréal?

Mr. Auger: Mr. Chairman, In Montreal, since the beginning of the process, we have cooperated and had good contacts with the representatives of Transport Canada and the union through the Communications Committee. We had the opportunity to sound them out and obtain their views on this. Through these contacts and through my personal contacts with various employees at the airport, I can say that there is some enthusiasm among the employees who would like to see the end of this long process that has lasted for 39 months. The only slightly negative aspect is that they find the process too long, and they are impatient to get some results. We cannot blame them. Whatever the reasons, that time factor is real and people are impatient to know whether we will keep on dealing with Transports Canada or with the local airport authority.

I guess they see that as a way of improving their lot. They think their working environment will better meet their expectations. Our challenge is to make that environment true to their expectations and to get them involved as much as possible in the process, which is difficult for the time being.

It all boils down to one word: uncertainty. Whether you are dealing with unionized employees or other people, because we also listen to non-union people, uncertainty is what hurts most at the moment. The sooner we deal with it, the better.

M. Wilbee: Une petite remarque au sujet de l'aéroport de Boundary Bay, pour M. Angus. Il y a là une situation assez étrange, puisqu'un précédent gouvernement avait signé un bail à très long terme avec un opérateur privé qui exploitait Skylink Airlines, dont vous avez certainement entendu parler, et quelqu'un d'autre a racheté ce bail. À mon avis, M. Johnson se rend bien compte que plutôt que d'attendre le transfert de responsabilité relativement à Vancouver pour régler la pagaille de Boundary Bay, il ferait mieux de passer à l'action à Vancouver. Mais seuls les employés syndiqués seraient présents dans la tour de contrôle; sinon, ce serait une exploitation privée.

La question que je me pose à propos de Montréal, c'est qu'initialement on avait vu Mirabel comme un projet grandiose, mais que cet aéroport n'a pas vraiment progressé au fil des ans. Prévoyez-vous des agrandissements ou des modifications du traitement des passagers? Si c'est le cas, êtes-vous prêt à trouver des fonds, ou allez-vous demander au gouvernement de vous financer?

[Text]

Mr. Earle: The financial arrangements are very clear. The federal government wants absolutely no responsibility for the development of the airports once we take them over, so we will not be looking to them to give the "hand-outs", if that is the word you were looking for.

In the case of Mirabel, they are now up to very close to 2.5 million passengers a year and it is moving along. A great many imaginative things can be done to improve the traffic flow through there, and we have a bunch of ideas. Our big problem is that we are volunteers and the process of negotiation has been going on a long time and we have not had the resources really to make a plan. So at this point we have a lot of ideas, which we believe will develop into things that will move more bodies through there and will generate a bigger economic benefit for the region. But to say exactly what they are and when we are going to do them and so on. . . We will be able to tell you that six months after we take over.

Mr. Wilbee: Do you feel that with your organization you could make the changes faster and more efficiently than under government control?

Mr. Earle: As Jacques said, I would not want to belittle the people who are there, because I have no reason to belittle them. They do a good job, but they are living in a bureaucracy. I think the Ministry of Transport is the biggest ministry in the government. It is a huge thing. The fellow who is the assistant deputy minister in charge of airports has 136 of them to look after and, just by the very nature of the beast, they cannot really address themselves in a concerted way to the problems of each region.

We think that being responsible business people we will be able to do that. It is not that we are any better than anybody else; it is just that the environment we will be living and working in will be such that we hope we will be able to do a better job.

It has not been mentioned here, but the four cities have formed a thing called the Canadian Airports Council, Conseil des aéroports du Canada, and wherever possible we are working together.

• 1635

For instance, in the case of risk management and the purchasing of insurance, we are doing that together. We are trying to save a buck wherever possible. We will continue to do that as the years go on.

Mr. Wilbee: I have a similar question for Mr. Johnson. We hear a lot about the threat to Vancouver if it does not get the third runway, the overflights to Calgary, Toronto, Denver, competition from Seattle to Portland, and so on. How do you feel that devolution could prevent that from happening? In other words, do you feel that you are going to be more efficient in bringing the business into Vancouver, retaining it in Vancouver, than if it remained under government control or operations?

[Translation]

M. Earle: Les dispositions financières sont très claires. Le gouvernement fédéral ne veut absolument rien avoir à faire avec le développement des aéroports une fois que nous les reprenons, et il n'est donc pas question de lui demander de nous «faire l'aumône», si c'est ce que vous voulez dire.

Dans le cas de Mirabel, on approche des 2,5 millions de passagers par an, et les choses progressent. On peut faire toutes sortes de choses novatrices pour améliorer la circulation, et nous avons une foule d'idées. Notre gros problème, c'est que nous sommes des bénévoles, que la négociation dure depuis longtemps et que nous n'avons pas encore les ressources nécessaires pour élaborer un plan. Pour l'instant donc nous avons des tas d'idées qui, nous l'espérons, se concrétiseront et permettront d'accroître le nombre de vols traités par cet aéroport et les retombées économiques pour la région. Quant à savoir de quoi il s'agit exactement et quand nous pourrions le faire etc. . . Nous pourrions vous le dire six mois après avoir pris le contrôle.

M. Wilbee: Vous pensez qu'avec votre organisation, vous pouvez faire évoluer les choses plus rapidement et plus efficacement que dans un contexte de contrôle gouvernemental?

M. Earle: Comme l'a dit Jacques, je ne veux pas dénigrer les gens qui sont là car je n'ai aucune raison de le faire. Ils font bien leur travail, mais ce sont des bureaucrates. Je pense que le ministère des Transports est le plus grand ministère du gouvernement. C'est une entreprise énorme. Le sous-ministre adjoint responsable des aéroports en a 136 sous sa responsabilité et, vu l'ampleur de ce portefeuille, il est impossible d'aborder de façon concertée les problèmes de chaque région.

Nous pensons qu'en tant qu'hommes d'affaires responsables nous pourrions le faire. Ce n'est pas que nous soyons meilleurs que d'autres; c'est simplement que nous allons fonctionner dans un contexte qui nous permettra, je l'espère, d'obtenir de meilleurs résultats.

On ne l'a pas encore dit, mais quatre villes ont constitué ce qu'on appelle le Conseil des aéroports du Canada, *The Canadian Airports Council*, et nous collaborons chaque fois que c'est possible.

Nous collaborons par exemple pour la gestion du risque et les assurances. Nous essayons d'économiser partout où c'est possible. Nous allons continuer au cours des années qui viennent.

M. Wilbee: J'ai une question analogue à poser à M. Johnson. On entend beaucoup parler de la menace qui pèse sur l'aéroport de Vancouver s'il n'obtient pas sa troisième piste, des vols qui iront directement à Calgary, à Toronto, à Denver, de la concurrence de Seattle et de Portland, etc. Comment pensez-vous que la délégation pourra empêcher cela? Autrement dit, pensez-vous que vous allez mieux réussir à attirer la clientèle à Vancouver et à la garder à Vancouver que si cet aéroport restait sous le contrôle ou la gestion du gouvernement?

[Text]

[Translation]

• 1640

Mr. Schneider: No, no. My question just simply was does the authority just deal with land-based aircraft, or is it land and water?

Mr. Johnson: No, land and sea.

Mr. Schneider: Under what jurisdiction? What radius is the jurisdiction? Does it go into Burrard? Does it stay out of--

Mr. Johnson: We do not have the... Are you talking about the downtown?

Mr. Schneider: Right.

Mr. Johnson: No, that is separate. We do not have anything to do with that.

Mr. Schneider: I have heard submissions made that airports provide a great opportunity for economic stimulus in various communities and I have no doubt that the same thing applies in Vancouver. My question deals with the private side of it. How do either one of you feel with respect to private aviation mixed in with commercial aviation at Montreal, at Vancouver and at related potential jurisdictions? Do you consider them to be supplemental to economic development, or are they in the way? Do you have future plans for putting them--

Mr. Earle: Are you talking about airlines? I do not understand your question.

Mr. Schneider: No, private.

Mr. Johnson: I will answer for Vancouver. As far as I am concerned, the private aircraft and the commercial aircraft that are flying out of Vancouver International Airport are very important. They are an important factor as far as revenue is concerned to the Vancouver International Airport and to the service, you know, the customers that are necessary.

I am not saying that in the future, because of traffic flow and everything else... I do not know what is going to happen over the next decade and the availability of landing room within the lower mainland. That is another question. But as far as I am concerned, in the Vancouver International Airport they are a very important factor and they will be treated as they are now treated by Transport Canada, by our local airport authority. They are not a nuisance.

Mr. Schneider: That is what I am trying to determine.

Mr. Johnson: No, they are not.

Mr. Schneider: Is private aviation a nuisance in Dorval?

The Chairman: Do you want to respond to that too?

Mr. Auger: If you want me to, yes. I do not think they are a problem in Dorval or anywhere else in the region, including St. Hubert, which handles quite a bit of the private aviation side. At the present moment I would agree with Mr. Johnson that we do not know what the future bears in regard to traffic flow. But we are not in the same position as Vancouver at the present moment. There is sufficient capacity at Dorval and plenty in Mirabel and quite a bit in St. Hubert, so we do not see any problem there at all.

M. Schneider: Non non. Je voulais simplement savoir si vous vous occupiez uniquement des avions sur les aéroports terrestres, ou aussi des hydravions.

M. Johnson: Les avions normaux et les hydravions.

M. Schneider: Sous quelle autorité? Jusqu'où s'étend votre autorité? Jusqu'à Burrard? Est-ce que cela reste en dehors...

M. Johnson: Nous n'avons pas... Vous parlez du centre-ville?

M. Schneider: Oui.

M. Johnson: Non, c'est autre chose. Nous n'avons rien à faire avec cela.

M. Schneider: J'ai entendu des gens soutenir que les aéroports jouaient un rôle de stimulant économique considérable pour diverses collectivités, et je suis sûr qu'il en va de même pour Vancouver. Ma question porte sur le privé. Que pensez-vous l'un ou l'autre de l'imbrication de l'aviation privée avec l'aviation commerciale à Montréal, à Vancouver et dans d'autres secteurs de compétence éventuels? Pensez-vous que cette cohabitation renforce le développement économique ou au contraire le freine? Avez-vous à l'avenir l'intention de...

M. Earle: Vous parlez des lignes aériennes? Je ne comprends pas la question.

M. Schneider: Non, le privé.

M. Johnson: Je vais vous répondre pour Vancouver. Personnellement, j'estime que les avions privés et les avions commerciaux qui utilisent l'aéroport international de Vancouver sont très importants. Ils rapportent des recettes considérables à l'aéroport international de Vancouver et ils sont très importants pour le service, pour apporter la clientèle nécessaire.

Je ne dis pas qu'à l'avenir, du fait de l'évolution du trafic et de tout le reste... Je ne sais pas ce qui va se passer d'ici 10 ans ni ce qu'il en sera des pistes disponibles dans le Lower Mainland. C'est une autre question. Mais en ce qui me concerne, à l'aéroport international de Vancouver, ces lignes privées sont très importantes et seront traitées comme elles le sont par Transports Canada, par notre autorité aéroportuaire locale. Elles ne sont pas gênantes du tout.

M. Schneider: C'est ce que j'essaie de déterminer.

M. Johnson: Pas du tout.

M. Schneider: L'aviation privée est-elle gênante à Dorval?

Le président: Vous voulez répondre à cette question aussi?

M. Auger: Si vous le souhaitez, oui. Je ne pense pas qu'il y ait de problème à Dorval ou ailleurs dans la région, y compris à St-Hubert, où il y a pas mal d'activités privées. Pour l'instant, je serais d'accord avec M. Johnson pour dire que nous ne savons pas ce que nous réserve l'avenir en matière de trafic. Mais nous ne sommes pas pour l'instant dans la même situation que Vancouver. Il y a suffisamment de capacités à Dorval, largement assez à Mirabel et suffisamment aussi à St-Hubert, donc nous ne prévoyons pas de problème de ce côté.

[Texte]

Mr. Belsher: I have just a single question to Mr. Johnson, Mr. Earle, and Mr. Auger and I thank them all for coming this afternoon. Is there anything in the bill, in any of the clauses, that you would like to see altered or deleted? Do you have any recommendations on the bill itself, or can you live with it the way it is?

Mr. Earle: We can certainly live with it the way it is. We would have long ago said something if we had—

Mr. Johnson: I support Bill C-85, totally.

Mr. Belsher: Fine, thank you.

Mr. Sobeski: I will ask a question that relates back to the official languages part. If Part V to do with language of work and Parts VI and VII were in the legislation, what constraints would that put on you, if indeed it was in the legislation? I know you were asked earlier about your concerns about it but if, indeed, it was in the legislation, what would be your arguments to take it out? What burden would it put on the airports, both in Vancouver and Montreal, if it was in the legislation?

Mr. Earle: All I can do is repeat, more or less, what Jacques and I said before. First of all, I have to tell you that there will be no airport in Canada that will be more bilingual than the Montreal airports. That is the first thing. We came here and made our presentation in both languages. The people who work there speak both languages and will continue to speak both languages and we will have no difficulty serving the public in both languages.

• 1645

Secondly, our competitors are Toronto, New York, and Boston, and those are the people we will have to compete with head-on over the years. Anything that makes our life administratively more complicated would then be something that we would feel is an unfair pressure, if you will, to put on the administration of our airport. For that reason, we would not like to see it put in. If you guys go ahead and put it in, we are going to have to live with it, but that will certainly be a cost on which we have to return and renegotiate with the federal government.

Mr. Sobeski: So your concerns are administration and cost then.

Mr. Auger: And competition.

Mr. Earle: If we have to operate like a ministry of the government we are not going to be able to compete as well with New York and Boston.

Mr. Auger: And Toronto.

Mr. Johnson: The situation is no different from Vancouver's. Our competition is Seattle, Denver, San Francisco, and Los Angeles, so it would be more of a burden in British Columbia because we do not have—I do not have to tell you why, it would just be a real burden for us. It would be a commercial nightmare for us and would cost a lot more money because we would have to make sure the bilingual capacity would be there.

[Traduction]

M. Belsher: J'ai une seule question à poser à M. Johnson, M. Earle et M. Auger, que je remercie d'être venus nous rencontrer cet après-midi. Y a-t-il dans le projet de loi des articles que vous souhaiteriez modifier ou supprimer? Avez-vous des recommandations sur le projet de loi lui-même, ou pouvez-vous vous en accommoder?

M. Earle: Nous pouvons certainement nous en accommoder tel quel. Nous serions intervenus il y a longtemps si...

M. Johnson: Je suis entièrement d'accord avec le projet de loi C-85.

M. Belsher: Parfait, merci.

M. Sobeski: Je vais poser une question sur la partie concernant les langues officielles. Si la partie V concernant la langue de travail et les parties VI et VII étaient mises en application, quelles contraintes cela représenterait-il pour vous. Je sais qu'on vous a déjà demandé si cela vous inquiétait mais si cela figurait effectivement dans le texte de la loi, quels seraient vos arguments pour le faire retirer? Quelles contraintes cela représenterait-il pour les aéroports de Vancouver et de Montréal?

M. Earle: Tout ce que je peux faire, c'est répéter plus ou moins ce que Jacques et moi-même avons déjà dit. Tout d'abord, je dois vous dire qu'aucun aéroport au Canada ne sera plus bilingue que les aéroports de Montréal. C'est une première chose. Nous sommes venus ici faire notre intervention dans les deux langues. Les gens qui travaillent dans ces aéroports parlent les deux langues et vont continuer, et nous n'aurons aucun problème à assurer un service bilingue au public.

Deuxièmement, nos concurrents sont Toronto, New-York et Boston, et ce sont là les gens que nous allons concurrencer directement dans les années à venir. Tout ce qui risque de compliquer notre existence sur le plan administratif représentera pour nous un fardeau injuste, en quelque sorte, pour l'administration de notre aéroport. C'est pourquoi je souhaiterait éviter ce genre de dispositions. Si vous décidez de nous les imposer, nous nous en accommoderons, mais cela nous imposera certainement des frais qui nous obligeront à renégocier avec le gouvernement fédéral.

M. Sobeski: Donc, ce qui vous préoccupe, c'est le plan administratif et financier.

M. Auger: Et la concurrence.

M. Earle: Si nous devons fonctionner comme un ministère du gouvernement, nous ne pourrons pas concurrencer aussi bien New-York et Boston.

M. Auger: Et Toronto.

M. Johnson: La situation n'est pas différente de celle de Vancouver. Notre concurrence vient de Seattle, de Denver, de San Francisco et de Los Angeles, et ce serait donc encore plus un fardeau pour la Colombie-Britannique car nous n'avons pas—je n'ai pas à vous expliquer pourquoi, disons simplement que ce serait vraiment un gros fardeau pour nous. Ce serait un cauchemar commercial et cela nous coûterait énormément d'argent pour garantir cette présence bilingue.

[Text]

Mr. Sobeski: Thank you, presenters, for making your position on the official languages part of the situation more clear.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Johnson: Perhaps it would be a good thing for me, because it would force me to go out and brush up on my French language ability so that I could speak the language.

The Chairman: We are now about to start the second round, which is a five-minute round per questioner. However, because of the nature of this exercise and the importance of it, I will be reasonable with the time, within reason.

Mr. Comuzzi: My first question is for Mr. Belsher. Are no representations being made from Ontario and eastern Canada with respect to these hearings?

Mr. Belsher: Not that I am aware of. No one has asked to come before us. We went out and made sure that we invited the various people who would be affected by this legislation, as it is now, and it was public knowledge that this bill was in committee and has been since before Christmas. No other agencies have asked to appear before us.

The Chairman: Aside from Halifax and eastern Canada, there is probably no airport large enough to be considered at this time, at least not for this kind of a job to be done.

Mr. Earle: Several cities are in various stages—I do not know what you want to call it—phase two or a transition period. Other cities will come behind us.

Mr. Comuzzi: I cannot believe that Toronto would not be represented—

Mr. Belsher: No group has come together that would want to try to put the Toronto system together. When you hear from the four witnesses we have had today and from the people here in front of us on how they all banded together, there has not been that sort of a banding together in Toronto to look at Lester Pearson International Airport and the other surrounding airports.

Mr. Angus: That is because they have been told by the minister that he will not consider an area operating authority.

The Chairman: That is another point of view.

Mr. Comuzzi: It is nice to see you again, Mr. Johnson. Thanks for coming.

Some hon. members: Hear, hear.

Mr. Comuzzi: I will change the subject. We certainly do not want to get into that subject.

Some hon. members: Hear, hear.

Mr. Comuzzi: I asked the gentleman from Montreal about the funding previously, and I am interested in one comment you made to the effect that the genesis of your organization came from the municipality rather than from other sources. That is rather interesting.

Secondly, since you first came together in 1988, how and from where have you received your funding?

[Translation]

M. Sobeski: Merci messieurs d'avoir précisé votre position sur la question des langues officielles.

Le président: Merci, monsieur.

M. Johnson: Ce serait peut-être une bonne chose pour moi, car cela m'obligerait à réactiver un peu mon français pour pouvoir le parler.

Le président: Nous allons maintenant commencer le second tour de table, avec cinq minutes pour chaque intervenant. Toutefois, du fait de la nature de cet exercice et de son importance, j'essaierai dans la mesure du possible d'être raisonnable.

M. Comuzzi: Ma première question s'adresse à M. Belsher. L'Ontario et l'Est du Canada n'interviennent pas dans ces audiences?

M. Belsher: Pas à ma connaissance. Personne ne nous a demandé à comparaître. Nous avons pris soin d'inviter toutes les personnes susceptibles d'être touchées par ce projet de loi tel qu'il se présente, et tout le monde savait qu'il en était à l'étape du comité depuis avant Noël. Aucun autre organisme ne nous a demandé à comparaître.

Le président: À part Halifax et l'Est du Canada, il n'y a probablement pas d'aéroport suffisamment important pour être envisageable, en tout cas pour ce genre de travail.

M. Earle: Plusieurs villes en sont à divers stades—je ne sais pas comment dire cela—à la phase 2 ou en période de transition. D'autres villes vont nous suivre.

M. Comuzzi: Je ne peux pas croire que Toronto ne soit pas représenté. . .

M. Belsher: Aucun groupe ne s'est déclaré prêt à mettre en place le dispositif de Toronto. Il n'y a pas eu là-bas le genre de regroupement dont nous ont parlé les quatre témoins que nous avons aujourd'hui et les gens qui sont en face de nous, il n'y a pas eu cette sorte d'alliance à Toronto pour étudier le cas de l'aéroport international Lester Pearson et des autres aéroports avoisinants.

M. Angus: C'est parce que le ministre leur a dit qu'il n'était pas prêt à envisager une délégation de pouvoir pour la région.

Le président: C'est un autre point de vue.

M. Comuzzi: Heureux de vous revoir, monsieur Johnson. Merci d'être venu.

Des voix: Bravo!

M. Comuzzi: Changeons de sujet. N'allons surtout pas plus loin là-dessus.

Des voix: Bravo.

M. Comuzzi: J'ai posé tout à l'heure une question sur le financement au représentant de Montréal, et j'ai trouvé intéressant de vous entendre dire que votre organisation était partie au départ de la municipalité plutôt que d'autres sources. C'est intéressant.

Deuxièmement, depuis que vous vous êtes regroupés en 1988, d'où proviennent vos fonds?

[Texte]

[Traduction]

• 1650

Mr. Johnson: We received funding, up to \$200,000, from the Western Diversification Fund. We received funding from the provincial government up to the same amount, and then we went out and talked to the Canadian Imperial Bank of Commerce to match both the Western Diversification Fund and the provincial government. They have since raised their ante another \$600,000. We have therefore borrowed up to \$800,000 to this point to keep going.

Mr. Comuzzi: That is interesting. Who guaranteed that loan?

Mr. Johnson: Nobody.

Mr. Comuzzi: Tell me the name of that bank!

Mr. Johnson: I can only tell you this. We brought in the Canadian Imperial Bank of Commerce and the Royal Bank. We gave both of them a chance to come back with a proposal of providing \$200,000 to our authority. The Royal Bank came back with so many covenants that I just threw it out the window. The Canadian Imperial Bank came back with no covenants and an up-front loan: if we failed, they were out. I do not intend to fail. I do not like to lose, so—

Mr. Comuzzi: Did the municipalities give anything?

Mr. Johnson: No.

Mr. Earle: I think in all fairness to the Royal Bank—

An hon. member: He is director of one.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Earle: I am not a director of either of the banks.

The Chairman: The committee is not the banking and finance committee.

Mr. Earle: Because of that, the Royal Bank now funds Edmonton and the Royal Bank funds Montreal. They learned their lesson in Vancouver, I think, and now they are back into the business. It is my bank that did it to me.

We went out to all the banks. The Royal Bank came forward with a very generous arrangement. I am saying it from the point of view of the public spiritedness of the bank, because I think they have taken a chance with us, as the CIBC did with Chester. We should recognize them.

The Chairman: Mr. Johnson will probably be looking for a commission.

Mr. Johnson: No, I certainly would not, but I just want to make it very plain. I was sorry to see the Royal Bank do what they did, but the Canadian Imperial Bank of Commerce won it fair and square in Vancouver. That is all I have to say.

Mr. Comuzzi: I wonder how each of the authorities would respond to this. We have just come out of the hearings on open skies.

When it comes time to do an international treaty, international either with European carriers or United States-Canadian carriers—the division of spaces engaged and so on—how do you perceive Vancouver and Dorval and Mirabel

M. Johnson: Nous avons reçu des crédits, jusqu'à 200,000\$, du Fonds de diversification de l'économie de l'Ouest. Nous avons aussi reçu un montant équivalent du gouvernement provincial, et ensuite nous sommes allés demander à la Banque canadienne impériale de commerce de nous accorder un montant équivalent. Depuis, ce montant a été augmenté de 600,000\$. Nous avons donc emprunté jusqu'à présent 800,000\$.

M. Comuzzi: C'est intéressant. Qui a garanti ce prêt?

M. Johnson: Personne.

M. Comuzzi: Redites-moi le nom de cette banque!

M. Johnson: Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous nous sommes adressés à la Banque canadienne impériale de commerce et à la Banque Royale. Nous leur avons suggéré à toutes les deux de nous soumettre une proposition de financement d'un montant de 200,000\$. La Banque Royale est revenue avec une proposition assortie de tellement de conditions que je l'ai jetée par la fenêtre. La Banque canadienne impériale nous a proposé un prêt direct sans condition: si notre projet échouait, s'en était fini pour elle. Je n'ai pas l'intention d'échouer. Je n'aime pas perdre, par conséquent. . .

M. Comuzzi: Les municipalités vous ont donné quelque chose?

M. Johnson: Non.

M. Earle: Disons à la décharge de la Banque Royale. . .

Une voix: Il est directeur d'une de ces banques.

Des voix: Oh, oh!

M. Earle: Je ne suis directeur d'aucune de ces banques.

Le président: Nous ne sommes pas le comité des banques et des finances.

M. Earle: A cause de cela, la Banque Royale finance maintenant Edmonton et Montréal. Elle a appris sa leçon à Vancouver, je crois, et elle s'est remise aux affaires. C'est ma banque qui m'a rapporté cela.

Nous nous sommes adressés à toutes les banques. La Banque Royale nous a proposé des conditions très généreuses. Je le dis par déférence à l'esprit d'ouverture publique de la banque, car je pense qu'elle a pris un risque avec nous, comme la BCIC l'a fait avec Chester. Il faut le reconnaître.

Le président: Monsieur Johnson va probablement demander une commission.

M. Johnson: Non, certainement pas, mais je tiens à ce que les choses soient parfaitement claires. J'ai regretté ce qu'a fait la Banque Royale, mais la Banque canadienne impériale de commerce a emporté l'affaire haut la main à Vancouver. C'est tout ce que j'ai à dire.

M. Comuzzi: Je me demande ce qu'en dirait chacune des administrations. Nous venons de sortir des audiences sur l'ouverture des espaces aériens.

Quand il sera temps de conclure un traité international avec des transporteurs européens ou entre transporteurs canadiens et américains—sur la division des espaces etc.—comment envisagez-vous le fonctionnement de Vancouver, de

[Text]

operating? How do you perceive us operating as one unit within Canada with all of the local airport authorities in negotiating with the United States and our international partners in the space?

Mr. Johnson: I really do not see any real problem in that regard. Obviously we are going to have to be involved, just as Montreal, Edmonton and Calgary are going to have to be involved. It is a few more people, but we are naturally very, very interested in what happens in those negotiations. It has to be up to Transport Canada to control the air space, because we do not have anything to do with the air space. We function only on the ground in our local airport authority, but we certainly would want to be involved with Transport Canada in knowing what is going on at the time the negotiations are taking place.

• 1655

Mr. Comuzzi: What you are saying, Mr. Johnson, is you envisage that these agreements are entered into by Transport Canada in co-operation and with the involvement of the local airport authorities.

Mr. Johnson: That is correct.

Mr. Comuzzi: Do you agree with that?

Mr. Earle: I think it would depend on the issue. There would be many issues where I think the four of us could go together in the name of the Canadian Airports Council, and we will try to do that wherever possible.

Where there was a specific issue—for instance, if it were a west coast issue, then Mr. Johnson's group would be there. But if we are talking about Halifax or Montreal or New York or something like that, then I do not suppose he would want to be involved. When there is a national issue, then we would try as much as we could to work together to make the process as efficient as possible. We have written to the minister to that effect.

Mr. Comuzzi: Thank you.

Mr. Angus: What happens if you are wrong? What happens if ten years down the road, after having taken over the operation of your respective airports, you are not making enough money to pay your bills? What does your agreement with the federal government say? Who picks up the tab if you cannot put it in the black over a prescribed period of time?

Mr. Johnson: If we default?

Mr. Angus: Yes.

Mr. Johnson: Well, if we default, and this is a hypothetical question—

Mr. Angus: It is a worst-case scenario.

Mr. Johnson: If it is a worst-case scenario... As I said, I do not like to lose, and therefore—

Mr. Angus: I do not like to lose either, but I have lost in elections.

[Translation]

Dorval et de Mirabel? Comment envisagez-vous une voie commune au Canada avec toutes ces administrations locales des aéroports lors des négociations avec les États-Unis et nos partenaires internationaux dans l'espace aérien?

M. Johnson: Je ne vois vraiment aucun problème à cet égard. De toute évidence, nous devons participer à cet exercice comme Montréal, Edmonton et Calgary. Cela fait un peu plus de monde, mais il est évident que nous sommes extrêmement intéressés par l'issue de ces négociations. Ce sera à Transports Canada de contrôler l'espace aérien, car nous n'avons rien à faire avec cela. Nous fonctionnons uniquement au sol dans le cadre de notre administration aéroportuaire locale, mais nous souhaiterions incontestablement être auprès de Transports Canada pour savoir ce qui se passera au moment de ces négociations.

M. Comuzzi: Si je comprends bien, M. Johnson, vous pensez que ces ententes seraient conclues par Transports Canada avec la collaboration et la participation des autorités aéroportuaires locales.

M. Johnson: C'est juste.

M. Comuzzi: Vous êtes d'accord?

M. Earle: Je pense que cela dépendrait de la question. Il y a de nombreuses questions sur lesquelles je pense que nous pourrions nous présenter tous les quatre en tant que Conseil canadien des aéroports, et nous essaierons de le faire chaque fois que possible.

Quand il y aura un problème particulier—par exemple si c'est un problème concernant la côte ouest, le groupe de M. Johnson sera là. Mais si nous parlons de Halifax ou de Montréal ou de New-York ou quelque chose de ce genre, j'imagine que cela ne l'intéressera pas d'être présent. Pour toutes les questions d'ordre national, nous essaierons dans toute la mesure du possible de collaborer pour fonctionner le plus efficacement possible. Nous avons écrit au ministre pour le lui dire.

M. Comuzzi: Merci.

M. Angus: Et si vous vous trompez? Si dans dix ans, après avoir pris le contrôle des activités de vos aéroports respectifs, vous ne gagnez pas assez d'argent pour payer vos factures? Que prévoit dans ce cas votre entente avec le gouvernement fédéral? Qui va payer la facture si vous ne rentrez pas dans vos frais au bout d'un certain temps?

M. Johnson: Si nous sommes insolvables?

M. Angus: Oui.

M. Johnson: Eh bien, dans ce cas, et c'est une pure hypothèse... .

M. Angus: On envisage le pire.

M. Johnson: S'il faut envisager le pire... encore une fois, je n'aime pas perdre et par conséquent... .

M. Angus: Moi non plus, mais j'ai perdu des élections.

[Texte]

Mr. Johnson: But the fact of the matter is that the authorities have the right, depending on our competitive position with Seattle, Denver, San Francisco, all the other in the airlines, of instigating PFCs.

Mr. Angus: Sorry, what is a PFC?

Mr. Johnson: Passenger facility charts. This gives us a little bit. . . Ten million passengers a year go through Vancouver International Airport. If you put a \$5 PFC, you know what that means.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Johnson: So for that to happen, there would have to be a real disaster. You have sound management, so I do not see any way that can happen. I only answer the question that way—

Mr. Angus: I think that is a fair response. To put it another way, right now the situation is that in the event that the operating revenues for a particular airport do not exceed or match the cost, the taxpayer as a whole, through Transport Canada, picks it up.

Under this particular scenario, the specific users of the particular airport are the ones who would pick it up and therefore there is no cross-subsidization across the system.

Mr. Johnson: That is correct.

Mr. Angus: One other question just occurred to me. We were talking about the collective agreements that you are locked into from now till the end of them. We will hear from PSAC next week and get a sense of how long the contracts run. Is there a Canada-wide bumping provision in those contracts which is going to have some impact on the local airport authorities while they are locked into the existing collective agreements?

Again, another worst-case scenario—the threat of PSAC to go on strike and/or to achieve a collective agreement that based on the budget will provide for x number of thousand public employees to be laid off. As a result of that collective agreement, it would then trigger a bumping situation. You may have employees you struck a deal with, a contract with, although not in fact, because one would hope that you would have a collective agreement in effect before the first one runs out rather than a hiatus—all of a sudden you would have people bumped into your airports.

Mr. Johnson: Do you mean from the civil service?

Mr. Angus: No, I mean from within Transport Canada. So you are going to have people working for you with whom you have not been communicating for the last. . . whatever.

Mr. Johnson: I will only answer it this way. At the date of transfer, those are the people we have to assume responsibility for. When we sign these transfer documents, we cut off.

• 1700

Mr. Angus: Even though the collective agreement, which will stay in existence—

[Traduction]

M. Johnson: En l'occurrence, les autorités ont le droit, suivant l'état de la concurrence avec Seattle, Denver, San Francisco et toutes les autres lignes aériennes, d'instituer des droits d'utilisation.

M. Angus: Pardon?

M. Johnson: Des droits d'utilisation des locaux aéroportuaires. Cela nous donne un peu—dix millions de passagers passent par l'aéroport international de Vancouver chaque année. Si vous leur faites payer un droit de 5\$, vous savez ce que cela représente.

M. Angus: Oui.

M. Johnson: Pour en arriver là, il faudrait vraiment que ce soit la catastrophe. Vous avez une bonne gestion, et je ne pense pas que cela risque d'arriver. Je n'ai répondu à la question de cette façon que. . .

M. Angus: C'est correct. Autrement dit, pour l'instant, vous estimez que si les recettes d'exploitation d'un aéroport ne sont pas supérieures ou égales aux frais, c'est le contribuable, par l'intermédiaire de Transports Canada, qui va payer l'addition.

Avec ce scénario, ce sont les utilisateurs de l'aéroport en question qui paieront la facture, et par conséquent il n'y aura pas d'interfinancement.

M. Johnson: C'est juste.

M. Angus: Une autre question me vient à l'esprit. Nous parlions des conventions collectives que vous êtes tenus de respecter jusqu'à leur expiration. Nous allons entendre parler de l'AFPC la semaine prochaine et avoir une idée de la durée des conventions. Y a-t-il dans ces conventions une disposition de déplacement pour l'ensemble du Canada qui imposera une contrainte aux autorités aéroportuaires locales tant qu'elles seront immobilisées par les conventions collectives en cours?

Toujours pour envisager le pire, imaginons que l'AFPC déclenche une grève ou obtienne une convention collective qui prévoit, conformément au budget, le licenciement de X milliers de fonctionnaires. Cette convention va alors déclencher une succession de déplacement. Vous risquez de vous retrouver avec des employés avec lesquels vous aurez conclu une convention, encore que pas vraiment, car il faut espérer que vous aurez signé une convention collective avant l'expiration de la précédente plutôt que d'avoir un hiatus—vous risquez tout d'un coup de vous retrouver avec des gens qui seront mutés sur vos aéroports.

M. Johnson: Vous voulez dire de la Fonction publique?

M. Angus: Non, de Transports Canada. Vous allez donc faire travailler des gens avec lesquels vous n'aurez pas communiqué depuis. . .

M. Johnson: Je dirai simplement ceci. Nous serons responsables des gens qui sont là au moment de la cession. Nous tirerons un trait quand nous signerons ces documents de transfert.

M. Angus: Même si la convention collective qui restera en vigueur. . .

[Text]

Mr. Johnson: They are running six months from March 18. They have a six-month provision there, and they can opt to go anywhere in Transport Canada they choose, or they can stay in the airport. But once we take over, we have completed our responsibility to Transport Canada.

Mr. Angus: It is only the other provisions of the collective agreement that remain in force.

Mr. Johnson: That is right.

Mr. Earle: The bill is quite specific. The minister has the right to designate who these employees are, and I think that is going to resolve that particular problem.

Mr. Auger: There has to be a definition of a bargaining unit within 30 days after the takeover. That will close the loophole, I think.

Mr. Johnson: Transport has to give them a choice. The people have a choice. They can stay with the local airport authority at the time the transfer takes place or they can be redirected into government service. It is their choice.

The Chairman: Is there any grandfather clause in that?

Mr. Johnson: Not that I know of.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen.

Mr. Comuzzi: A person employed by Transport Canada and a member of the union is given a choice on the day of transfer to stay in that bargaining unit or go into the new bargaining unit, with all of the privileges that would extend. There would be no difference in the contract. Do you start the whole process of seniority and all those issues at that point? If a person chooses to go with your authority—I know I am getting specific—and he has 25 years seniority with the Public Service, he would certainly carry that seniority over to your local airport authority.

Mr. Johnson: That is correct.

Mr. Comuzzi: He would not suffer any harm from the fact that he chose to go with the local authority.

Mr. Johnson: No.

Mr. Earle: The guy in Montreal would not bump the guy in Vancouver, whatever that might be worth.

Mr. Comuzzi: Thank you.

Mr. Wilbee: You stated that you support the bill. Is there something that should be in the bill that is not? In other words, do you see any way it can be improved? We do not want you coming back and saying you did not have input. Here is your chance to tell us how you would improve the bill.

The Chairman: This is what you call covering all your bases.

Mr. Wilbee: You are happy with it the way it is.

Mr. Earle: As Mr. Johnson said, in Montreal we support the bill. If we had any serious objections to any particular aspect of the bill, we would have made a presentation long ago.

Mr. Wilbee: Do you have anything to suggest that would improve it, any clauses or anything that is not there that you...?

[Translation]

M. Johnson: Elles sont d'une durée de six mois à partir du 18 mars. Il y a une disposition qui leur donne six mois pour choisir de partir n'importe où ailleurs à Transports Canada ou de rester à l'aéroport. Mais une fois que nous prendrons le contrôle des opérations, nous n'aurons plus de responsabilité vis-à-vis de Transports Canada.

M. Angus: Ce sont seulement les autres dispositions de la convention qui resteront en vigueur.

M. Johnson: C'est juste.

M. Earle: Le projet de loi est parfaitement précis. Le ministre a le droit de désigner ces employés, et je pense que cela va régler le problème.

M. Auger: L'unité de négociation doit être définie dans les 30 jours qui suivront la passation de pouvoirs. Je pense que cela règlera la question.

M. Johnson: Il faut que Transports Canada leur donne le choix. Ils ont le choix. Ils peuvent rester travailler pour les autorités aéroportuaires locales au moment du transfert ou être réaffectés ailleurs au gouvernement. C'est à eux de choisir.

Le président: Y a-t-il une clause de sauvegarde?

M. Johnson: Pas à ma connaissance.

M. Angus: Merci messieurs.

M. Comuzzi: Les gens employés par Transports Canada et membres du syndicat auront le choix, le jour du transfert, de rester avec cette unité de négociation ou de passer à la nouvelle, avec tous les privilèges qui seraient conservés. Il n'y aurait pas de différence dans la convention. Faites-vous débiter à ce moment-là les questions du genre de ancienneté et autres? Si quelqu'un décide de rejoindre vos rangs—je sais bien que j'entre dans les détails—et a 25 ans d'ancienneté à la fonction publique, j'imagine qu'il va conserver cette ancienneté auprès de votre administration.

M. Johnson: En effet.

M. Comuzzi: Le fait de rejoindre cette administration locale ne le pénalisera en aucune façon.

M. Johnson: Non.

M. Earle: Le gars de Montréal ne délogera pas celui de Vancouver, pour ce que cela vaut.

M. Comuzzi: Merci.

M. Wilbee: Vous dites que vous êtes d'accord avec le projet de loi. Y manque-t-il quelque chose à votre avis? Autrement dit, pensez-vous qu'on pourrait l'améliorer? Nous ne voudrions pas que vous reveniez plus tard en disant que vous n'avez pas pu apporter votre contribution. Je vous offre l'occasion de nous dire comment on pourrait améliorer le projet de loi.

Le président: C'est ce qu'on appelle protéger ses arrières.

M. Wilbee: Il vous satisfait entièrement.

M. Earle: Comme l'a dit M. Johnson, nous appuyons ce projet de loi à Montréal. Si nous avions des objections sérieuses à un aspect quelconque de ce projet de loi, nous l'aurions dit depuis longtemps.

M. Wilbee: Avez-vous des améliorations à suggérer, des articles ou des choses qu'il faudrait ajouter...?

[Texte]

The Chairman: You may regret asking that one.

Mr. Auger: If I may make a comment, I was involved in a previous incarnation helping the justice department draft bills. I think this one is a very good one. It is a jewel. We have gone through it, and I am sure Vancouver has gone through it, to see if there were any improvements possible or big changes we may have wanted. I think it does what has to be done, and it is well done. I think it protects the employees, and it is a fair treatment for future employees. I do not see any problems.

The Chairman: With that, we will wind up our session for this afternoon. I want to thank all three witnesses very much for their presentations today and the forthright manner in which they gave them.

We adjourn until Thursday at 11 a.m. in Room 308.

APPENDIX [Traduction]

Le président: Vous allez peut-être regretter d'avoir posé cette question.

M. Auger: Si vous me permettez cette remarque, j'ai participé dans une existence antérieure à la rédaction de projets de loi du ministère de la justice. Je crois que celui-ci est excellent. C'est un petit bijou. Nous l'avons passé à la loupe, et je suis sûr que les gens de Vancouver en ont fait autant, pour voir si l'on pouvait y apporter des améliorations ou s'il nécessitait des changements importants. Je pense qu'il fait ce qu'il faut faire, qu'il le fait correctement. Il protège les employés et il garantit un traitement correct aux employés futurs. Je ne vois pas de problème.

Le président: Sur ces mots, nous allons clôturer notre séance de cette après-midi. Je remercie les trois témoins de leurs interventions et de la spontanéité avec laquelle ils les ont faites.

Le comité reprendra ses travaux jeudi à 11 heures du matin, pièce 308.

Edmonton Regional Airports Authority
Presentation to
Bill C-85 Legislative Committee
5 March 1991

EDMONTON
AIRPORTS

Edmonton Regional Airports Authority

APPENDIX "C-85/1"

**Edmonton Regional Airports Authority
 Presentation to
 Bill C-85 Legislative Committee
 5 March 1991**

**EDMONTON
 AIRPORTS**

Edmonton Regional Airports Authority

On behalf of the Edmonton Regional Airports Authority, I would like to thank the Bill C-85 Legislative Committee for the opportunity to express to you our support for the legislation presently under Committee review. I would like to begin by briefly explaining who the Edmonton Regional Airports Authority is, and our interest in the legislation before you.

The Edmonton Regional Airports Authority is an independent body whose purpose is to manage and operate the local airports system on behalf of and in the best interests of the Edmonton region. As defined by the enabling legislation and its articles and bylaws, the Airports Authority is a unique community-based organization which combines many of the best features of private and public sector corporations.

The Edmonton Regional Airports Authority has two purposes, as defined by the Regional Airports Authorities Act:

1. to manage and operate airports for which it is responsible in a safe, secure and efficient manner; and
2. to advance economic and community development by means that include promoting and encouraging improved airline and transportation service and an expanded aviation industry.

These purposes are to be pursued by the Airports Authority for the general benefit of the public.

The public accountability of the Airports Authority is ensured through the structure of the Authority and its Board of Directors, and numerous other accountability provisions incorporated in the enabling legislation and the Authority's articles of incorporation. We have a 13 member Board of Directors, 11 of whom are directly appointed by municipalities in the Edmonton region. We also have extensive reporting and consultative requirements which will ensure that the Authority operates in a public manner and is responsive to the needs of the community.

The Edmonton Regional Airports Authority is appearing before your Committee today to express its support for Bill C-85, and more broadly, the process of airport devolution. If I may, I would like to briefly outline our support for the legislation:

1. **Official Languages:** the Authority is committed to continuing to provide a high standard of service to the public in both of the official languages of Canada. The Authority fully expects to respect official languages legislation applying to corporations in Canada.

2. **Employee Compensation and Benefits:** the Authority and its predecessor, the Regional Airports Task Force Association, have always maintained that employees transferring to the Authority should receive a compensation package and terms and conditions of employment comparable to that which they now enjoy.

As you may be aware, the Airport Employee Transfer Proposal prepared by our Authority has been accepted by Transport Canada and was officially presented to airport employees in Edmonton on February 21, 1991. The proposal presented to employees was comprehensive and, in our opinion, offers a pensions and benefits package which is equal to if not superior to that which the employees currently receive. A summary of the Airport Employee Transfer Proposal and the pensions and benefits package offered to employees is enclosed.

3. **Labour Relations:** the Authority supports Section 6 of Bill C-85 with respect to agreements, awards and appointment of bargaining agents. The Authority is fully committed to adhering to the collective agreements in place at the time of the transfer, and it is recognized that these agreements will remain in effect until a new agreement is negotiated with the employees' bargaining agent.

It should be noted that the Edmonton Regional Airports Authority faces a particularly complex labour relations environment. Unlike the other airport authorities currently in negotiation with Transport Canada, our Authority expects to combine the workforces of two different employers, namely the federal government and the City of Edmonton. This has made the airport transfer process significantly more complicated as we have had attempted to resolve important differences in the terms and conditions of employment, and the sensitive question of union representation.

Over the past year our Authority has made significant progress in the negotiations for the transfer of the region's airports to the Authority, and it is now anticipated that the transfers will be completed and the Authority will become fully operational by the Fall of 1991. We are presently in final lease negotiations with Transport Canada and it is expected that the lease agreement will be completed within the next two months. We are equally encouraged in our negotiations with the City of Edmonton for the transfer of the Edmonton Municipal Airport. Providing that there are no undue delays, we expect that these negotiations will be completed in the next month or two, and that the agreement will be approved by City Council in shortly thereafter, with the transfer of the Municipal Airport to the Authority occurring at the same time as the transfer of the federally-owned airports.

It should be noted that our Authority is now working with the communities and businesses in the Edmonton region to develop a long-term marketing plan for the airports. New marketing initiatives are being discussed and new marketing partnerships are being formed with the airports and the business community. Many of these marketing initiatives will be "firsts" for airports in Canada and we look forward to the benefits that will accrue to the region from these partnerships.

Again, on behalf of the Edmonton Regional Airports Authority, I would like to thank the Committee for this opportunity to present our support for Bill C-85.

EDMONTON REGIONAL AIRPORTS AUTHORITY

EMPLOYEE TRANSFER PROPOSAL

On the following pages you will find a summary of our proposed employee transfer package and a summary of how the benefits and pensions offered in the proposal compare with those you now receive.

PRINCIPLES

In developing this proposal, six key principles were followed:

1. **Employees Should Not Lose As A Result of the Transfer:** to the extent that it is practical, the Authority will offer employees terms and conditions of employment comparable to those which they currently enjoy. The Authority also believes that employees should have their past service recognized and their current level of pensions and benefits maintained.
2. **Employees Will Continue To Have The Protection Of A Collective Agreement (including the National Joint Council Agreements):** all unionized employees transferring to the Airports Authority will continue to have the protection of a collective agreement until a new agreement can be negotiated to replace those which have either expired or lapsed.
3. **No Reduction in Employer Contributions to Employee Pensions and Benefits:** the ERAA recognizes its responsibility to contribute to the cost of pensions and benefits provided to employees, and intends to provide a pensions and benefits package which is comparable to that which the employees currently enjoy.
4. **Elimination of Employee Contributions:** the core benefits provided by the ERAA will not require employee contributions except in instances where it is advantageous for employees to make contributions on their own behalf.
5. **Flexibility of Benefits:** the ERAA recognizes the varying needs of employees with respect to pensions and benefits. Therefore, it intends to offer a core program which will meet the basic needs of employees, and provide the employees with the flexibility to augment that program in a manner which best suits their individual needs.
6. **Integration of the Work Force:** in order to promote fairness and equity in employment, the ERAA intends to standardize the terms and conditions of employment for all employees of the Authority regardless of their location of employment.

EMPLOYEE PROPOSAL

Every effort has been made to offer employees a fair benefits package, and one which compares favourably to what they currently receive. In reviewing the proposal, we would ask that you bear in mind the following important points:

1. **The Value to Employees:** Government of Canada and City of Edmonton employees currently receive an excellent pensions and benefits package, but the employees in turn contribute a significant portion of their income to the cost of that package. **Under the Authority proposal virtually the entire cost of the pensions and benefits package will be paid by the employer, resulting in a considerable saving to the employee.**

Therefore, while the ERAA proposal may in some respects be less generous than that presently received by employees, when the savings to employees are considered in terms of the overall package, it is expected that employees will be as well off, if not better off, than they are today. In most instances optional benefits are offered to allow employees to recoup any deficiency in core program coverage.

2. **The Need for Compromises:** bringing together two separate workforces who have worked under disparate agreements has been a complex exercise and has inevitably led to compromises. It is essential that all concerned realize that it is impossible to offer each employee terms and conditions of employment which exactly mirror those which they currently enjoy.

EDMONTON REGIONAL AIRPORTS AUTHORITY EMPLOYEE BENEFIT PROPOSAL

PROGRAM HIGHLIGHTS:

- comparable coverage to current federal programs
- uniform program for all employees
 - comprehensive financial security
 - individual flexibility
- reduced employee contributions

(A) CORE PROGRAM	
<p><u>Group Insurance</u></p> <p>Basic employee life insurance Sick leave, short term disability Extended health Dental Alberta Health Care Long term disability (LTD)</p> <p>(All employer paid except LTD)</p>	<p><u>Pension Plan</u></p> <p>Choice of:</p> <p>Standard Pension Plan (fully employer paid) or Alternate Pension Plan (employee contributes)</p>

PLUS

(B) OPTIONAL PROGRAM	
<p>Optional employee life insurance Dependent life insurance Accidental death and dismemberment</p>	<p>Group home and auto Group RRSP</p>
<p>(All are fully employee paid)</p>	

EMPLOYEE BENEFIT PLAN COMPARISON INTERNATIONAL AIRPORT (Unionized Employees)		
A) CORE PROGRAM	Edmonton Airports Program	Your Current Program
1) BASIC EMPLOYEE LIFE INSURANCE	Equal to annual salary to age 65 Half of annual salary after age 65 No employee cost	Equal to annual salary under PSSA Shared employee/employer cost
2) (a) SICK LEAVE	1 day/month worked - no maximum bank - no cash value - maximum period - 5 days - federal Sick Leave credits will be transferred No employee cost	1½ days/ month worked - no maximum bank - no cash value - must be used before LTD No employee cost
(b) SHORT TERM DISABILITY	80% of weekly earnings - after 5 working days - maximum period - 12 weeks - can use Sick Leave credits for 100% benefit No employee cost	Provided under Sick Leave if sick leave credits adequate
3) LONG TERM DISABILITY	60% of first \$5,000 of monthly earnings, 40% of balance - non-taxable income - 3% annual cost of living increase - payable after 13 weeks - payable to age 65 Employee cost 100% of benefit premium	70% of monthly earnings - taxable income - 3% annual cost of living increase - payable after later of 13 weeks or expiration of Sick Leave credits - payable to age 65 Shared employee/employer cost
4) EXTENDED HEALTH		
a) Hospital	Semi-private 100%	Levels I, II or III with various per day limits
b) Other supplies & services		
- prescription medicine	80%	80%
- medical equipment and supplies	100%	80%
- professional services	80%	80%
- out-of-country coverage	100%	Some coverage provided
- vision care	80%	80%
c) Deductibles	No deductible	\$25/year \$40/year
- single		
- family		
	No employee cost	Shared employee/employer cost

EMPLOYEE BENEFIT PLAN COMPARISON INTERNATIONAL AIRPORT (Unionized Employees)		
A) CORE PROGRAM (continued)		
	Edmonton Airports Program	Your Current Program
5) DENTAL		
- fee guide	Current fee guide	One year behind current fee guide
- services		
. basic	80%	90%
. major	50%	50%
. orthodontic	50%	50%
- maximums		
. basic and major	\$1,500/year	\$1,000/year
. orthodontics	\$2,000 lifetime per child	\$2,000 lifetime per child
- deductibles		
. single	No deductible	\$25/year
. family	No employee cost	\$50/year
		No employee cost
6) ALBERTA HEALTH CARE	No employee cost	Employee cost 47% of premium

B) OPTIONAL PROGRAM		
	Edmonton Airports Program	Your Current Program
1) OPTIONAL EMPLOYEE LIFE INSURANCE	Units of \$10,000 - carry over of current basic, supplemental PSSA coverages Employee cost 100% of benefit premium	Not provided
2) DEPENDENT LIFE INSURANCE	Spouse \$10,000 Child \$ 5,000 Employee cost 100% of benefit premium	Not provided
3) ACCIDENTAL DEATH & DISMEMBERMENT	Units of \$10,000 - employee - spouse - child Employee cost 100% of benefit premium	Not provided
4) GROUP HOME AND AUTO INSURANCE	Homeowners and auto insurance by payroll deduction Employee cost 100% of benefit premium	Not provided
5) GROUP REGISTERED RETIREMENT SAVINGS PLAN	Payroll deducted RRSP contributions Employee cost 100% of benefit premium	Not provided

EMPLOYEE BENEFIT PLAN COMPARISON
INTERNATIONAL AIRPORT (Unionized Employees)

C) PENSION PLANS

- Each employee transferred from the International Airport will be given the option of joining the Standard or Alternate Pension Plan, as at the date of transfer.

FEATURE	EDMONTON AIRPORTS PROGRAM		YOUR CURRENT PROGRAM UNDER PUBLIC SERVICE SUPERANNUATION ACT (PSSA) AND SUPPLEMENTARY RETIREMENT BENEFITS ACT (SRBA)
	STANDARD PENSION PLAN	ALTERNATE PENSION PLAN	
Benefit formula	1% of best earnings, for each year of service with Edmonton Airports	2% of best earnings less .7% offset for CPP, for each year of service with Edmonton Airports	2% of best earnings less .7% offset for CPP, for each year of service
Best earnings used	Highest three years	Highest six consecutive years	Highest six consecutive years
Indexing of pension benefit	100% of CPI	100% of CPI	100% of CPI
Normal retirement age	Age 65	Age 65	Age 65
Earliest retirement age possible	Age 55	Age 50	Age 50
Age/service requirements for unreduced pension	Age 60 or more plus 20 years of service (includes service under PSSA)	Age 55 or more, with 30 years of service OR Age 60 or more, with 5 years of service	Age 55 or more, with 30 years of service OR Age 60 or more, with 5 years of service
Normal form of pension	10 year guarantee	Greater of: If no eligible survivors, 5 year guarantee, or return of contributions with interest OR Spouse's and/or dependent children benefit	Greater of: If no eligible survivors, 5 year guarantee, or return of contributions with interest OR Spouse's and/or dependent children benefit
Termination of employment benefit	Full value of pension transferred to locked-in RRSP	Full value of pension transferred to locked-in RRSP	Refund of employee contributions with interest OR If more than 5 years of service, deferred pension payable at retirement
Pre-retirement death benefit	Full value of pension payable to named beneficiary	If no eligible survivors, refund of employee contributions with interest OR Immediate pension to spouse and/or dependent children	If no eligible survivors, refund of employee contributions with interest OR Immediate pension to spouse and/or dependent children
Employee contribution rate	None	8.5% of salary less CPP contributions	7.5% of salary less CPP contributions

Edmonton Regional Airports Authority

The Edmonton Regional Airports Authority is an independent body whose purpose is to manage and operate the local airports system on behalf of and in the best interests of the Edmonton region. The Airports Authority is a unique community-based organization which combines many of the best features of private and public sector corporations.

Purposes

In proceeding with the establishment of local airport authorities, the primary objective is to expand the contribution which airports make to local economic development, and to improve the cost-effectiveness and commercial orientation of airports in Canada. This objective is reflected in the purposes as defined by the Regional Airports Authorities Act. Under the Act, an airports authority in Alberta has two purposes:

1. to manage and operate airports for which it is responsible in a safe, secure and efficient manner; and
2. to advance economic and community development by means that include promoting and encouraging improved airline and transportation service and an expanded aviation industry.

These purposes are to be pursued by the airports authority for the general benefit of the public in its region.

Establishment of the Edmonton Regional Airports Authority

The establishment and operation of airports authorities in Alberta is governed by the Regional Airports Authorities Act. This Act was introduced into the provincial legislature on July 24, 1989 and received third reading on August 18, 1989.

Under procedures set out in the Act, communities wishing to establish a regional airports authority are required to petition the Minister of Transportation and Utilities to create an airports authority for the region.

The Regional Airports Task Force Association, incorporators of the Edmonton Regional Airports Authority, petitioned the Minister on June 21, 1990, and on July 26, 1990 an Order in Council was passed establishing the Edmonton Regional Airports Authority.

Legal Status

The Airports Authority is a statutory corporation which has rights, powers and privileges comparable to those of any other private corporation established in Alberta. It is an independent body with the right to acquire and dispose of assets, to enter into agreements, to acquire debt and issue securities, and to sue and be sued. As the Authority is legally and financially independent, no government or any other body has a call on the assets of the Authority, nor are they liable for the debts of the Authority.

However, it is important to note that the Airports Authority differs from other typical corporations in two important respects. First, the enabling legislation does not allow the Airports Authority to have equity shareholders or provide any outside organization with an equity interest in the Authority or its assets. Second, the legislation restricts the Authority to operation as a not-for-profit corporation, and requires that the Authority apply all income and surpluses to the promotion of its purposes. Similar to certain other public institutions such as universities and hospitals, the Airports Authority will operate the local airport system as a non-profit corporation on behalf of and in the interests of the region.

With the exception of the local municipalities' role in appointing members to the Airports Authority Board of Directors, the Authority generally has the same relationship with local municipalities as would any other private corporation. The Authority is subject to municipal bylaws and regulations, its airports will be required to comply with local land use, zoning and development regulations, and it will pay local property, business, and improvement taxes (or a comparable grant in lieu).

Board of Directors

One of the greatest challenges faced by the Regional Airports Task Force Association was the development of an Authority Board of Directors which would properly reflect the interests of the Edmonton region, and be acceptable to the region's municipalities and the public at large. The structure and composition of the Board of Directors as described below is the result of many months of discussions and negotiations with the Task Force's Sponsors, business and economic development interests, airport users and members of the general public.

A number of factors and criteria were considered in the development of the Board of Directors. Three of the most important factors considered were:

1. Representation of Regional Interests: the individual directors, and the Board of Directors as a whole, have a responsibility to represent the interests of the Airports Authority and the overall Edmonton region. Although the directors must remain sensitive to the requirements of individual communities and interest groups within the region, their primary responsibility is the Authority and the overall region;

2. Qualifications of Directors: the Board of Directors is comprised of qualified individuals who have wide experience and a demonstrated capacity in areas such as industry, commerce, finance, administration, law, engineering, organized labour, the representation of consumer interests, and the air transportation, aviation and aerospace industries;
3. Independence from Government: no elected officials or public servants are eligible for appointment as directors. This restriction is set out by the federal government in the Supplementary Principles governing the transfer of federal airports to local authorities.

The rules governing the appointment, removal and conduct of the Authority Board of Directors were included in the petition for the establishment of the Airports Authority. These rules address the factors discussed above, as well as related issues such as confidentiality requirements and the need for strict conflict of interest guidelines.

Appointments to the Authority Board of Directors were made on the following basis:

City of Edmonton	6	directors
City of Leduc	1	director
County of Leduc	1	director
County of Parkland	1	director
Strathcona County	1	director
M.D. of Sturgeon	1	director
Edmonton Regional Airports Authority	<u>2</u>	directors
Total	13	directors

As appointers to the Authority, the Task Force sponsors recognized the need for wide ranging consultation in the appointment of the Airports Authority Board of Directors. The appointers consulted with various community interest groups, including chambers of commerce, economic and tourism development authorities, and bodies representing organized labour.

To satisfy the broad representative goals of the Authority, the Board of Directors itself is responsible for two appointments to the Board. These appointments will be members at large appointed to ensure that the Board is comprised of individuals with the required qualifications, and that it includes individuals representative of the interest groups affected by or dependent on the airports system.

All municipal appointments to the Board of Directors serve at the pleasure of the appointing body and may be removed and replaced at any time. Subject to the requirement for staggered terms, all appointments are made for a term of 4 years. Directors are eligible to serve a maximum of two consecutive full terms. In the event of the resignation or death of a director, the appointing body may appoint an individual to serve the remainder of the term.

Accountability

The Regional Airports Authorities Act contains a number of provisions which will ensure that the Airports Authority is accountable, and that it represents the best interests of the region and the public. These accountability measures include:

- Appointment of Directors: without question the most important avenue of accountability is through the Authority Board of Directors. Eleven of the thirteen directors were appointed by area municipalities, and it is the responsibility of these directors to represent what they view as the best interests of the Airports Authority and the region;
- Public Reports and Information: the Authority is required to make publicly available copies of its annual report, audited financial statements and the membership of the Board of Directors;
- Annual Public Meeting: the Authority is required to hold an annual public meeting open to the public at large. At this time the Authority Board of Directors and management will present the annual report of the Authority, its annual financial statements, and its statement of operational goals for the current fiscal year. These meetings will provide the public with an opportunity to ask questions of and make comments to both the Board of Directors and the senior management of the Authority;
- Annual Appointers Meeting: similar to the annual public meeting, the Authority will hold an annual private meeting with representatives of appointers to the Authority;
- Performance Review: every five years the Authority is required to commission an independent performance review by a qualified firm. This independent evaluation will review the extent to which the Authority has fulfilled its purposes, and assess the overall management, operation and financial performance of the Authority;
- Ministerial Approval: any amendments to the Authority's articles of association must be approved by the Minister of Transportation and Utilities;
- Notice of Special Resolution: the Regional Airport Authorities Act requires that the appointers to the Authority receive advance notice of any special resolution to be considered by the Board of Directors.

Combined, these accountability measures ensure that the Airports Authority operates in a public manner and that it is responsive to the interests of the region.

It is expected that the Authority will establish other mechanisms which will ensure that it fully understands and properly reflects the concerns and interests of airport users, tenants and the general public. One such mechanism will be the creation of advisory committees which will report directly to the Authority Board of Directors. The types of committees which may be established include: a good neighbour committee comprised of residents living in the vicinity of airports; an

economic development committee comprised of economic development officials and representatives of recognized business groups; and airport user committees comprised of airlines, general aviation, and commercial tenants of the airports.

Finally, the Airports Authority articles of association include provisions which allow outside parties an opportunity to make direct representations to the Authority Board of Directors. This mechanism could be used to provide direct citizen or municipal input into Board decisions, as well as an avenue to appeal decisions of senior management. The decision to hear such representations will be made at the sole discretion of the Board of Directors.

Financial Structure

The enabling legislation governing the establishment of airport authorities in Alberta is intended to create a public body which is financially independent and self-financing. Two notable features of the Airports Authority are its non-profit status and the prohibition of equity investment in the Authority.

The Regional Airports Authorities Act specifically states that airports authorities are to be established and operated as non-profit corporations. The legislation requires that all revenues and surpluses of an airports authority be used in the fulfilment of its purposes, and it prohibits the payment of any dividends or similar distributions to its members.

Through the restriction on the issuance of shares, the legislation effectively establishes the Airports Authority as a financially independent body. While the area municipalities have the right to appoint members to the Authority Board of Directors, they have no call on the assets or revenues of the Authority, and they have no responsibility for its liabilities.

APPENDICE «C85/1»**(TRADUCTION)****Administration des aéroports régionaux d'Edmonton****Mémoire présenté au****Comité législatif sur le projet de loi C-85****Le 5 mars 1991****AÉROPORTS
D'EDMONTON** Administration des aéroports régionaux d'Edmonton

Au nom de l'Administration des aéroports régionaux d'Edmonton, j'aimerais remercier le Comité législatif sur le projet de loi C-85 pour l'occasion qui nous est donnée de lui faire part de notre appui au projet de loi dont on lui a confié l'étude. Je voudrais d'abord expliquer ce qu'est l'Administration des aéroports régionaux d'Edmonton et pourquoi la loi que vous étudiez nous intéresse.

L'Administration des aéroports régionaux d'Edmonton est un organisme indépendant dont le but est de gérer et d'exploiter l'ensemble des aéroports locaux au nom de la région d'Edmonton et dans ses meilleurs intérêts. Comme le dit la loi habilitante, ses articles et ses règlements, l'Administration des aéroports régionaux d'Edmonton est un organisme unique issu de la collectivité, et qui regroupe bon nombre des meilleurs aspects des sociétés privées et publiques.

L'Administration des aéroports régionaux d'Edmonton a deux buts, exposés dans la *Regional Airports Authorities Act* :

1. administrer et exploiter de façon sûre, sécuritaire et efficace les aéroports qui relèvent de sa compétence; et
2. promouvoir le développement économique et communautaire en améliorant les services aériens et de transport et en encourageant l'expansion de l'industrie aérienne.

L'Administration des aéroports doit poursuivre ces buts dans l'intérêt général de la population.

L'obligation de l'Administration de rendre compte à la population est assurée au moyen de la structure de l'Administration et de son conseil d'administration, et au moyen également de nombreuses dispositions contenues dans la loi habilitante ainsi que dans les articles par lesquels l'Administration est constituée. Notre conseil d'administration compte 13 membres, dont 11 sont directement nommés par les municipalités de la région d'Edmonton. En ce qui concerne les comptes à rendre et la consultation, nous devons également satisfaire à de nombreuses exigences qui servent à assurer que l'Administration est exploitée dans l'intérêt de la population et qu'elle répond aux besoins de la collectivité.

L'Administration des aéroports régionaux d'Edmonton comparaît aujourd'hui devant le Comité pour exprimer son appui au projet de loi C-85 et au processus plus vaste de cession des aéroports. Si vous me le permettez, j'aimerais vous exposer brièvement pourquoi nous appuyons le projet de loi :

1. **Langues officielles :** l'Administration est tenue de continuer à fournir à la population des services d'une qualité élevée, dans les deux langues officielles du Canada. L'Administration compte respecter entièrement la Loi sur les langues officielles, de la manière dont elle s'applique aux sociétés au Canada.

2. **Rémunération et avantages sociaux des employés :** l'Administration et son prédécesseur, la *Regional Airports Task Force Association*, ont toujours dit que les employés qui seraient transférés à l'Administration se verraient offrir une rémunération et des conditions d'emploi comparables à celles qu'ils avaient auparavant.

Comme vous le savez peut-être, la *Airport Employee Transfer Proposal* (Proposition de transfert des employés d'aéroport) a été acceptée par Transports Canada et a officiellement été présentée aux employés de l'aéroport d'Edmonton le 21 février 1991. À notre avis, cette proposition détaillée offrait aux employés un ensemble d'avantages sociaux comparables, sinon supérieurs, à ceux qu'ils reçoivent déjà. Vous trouverez ci-joint un résumé de cette proposition et de l'ensemble des régimes de pension et d'avantages sociaux offerts aux employés.

3. **Relations de travail :** l'Administration est d'accord avec l'article 6 du projet de loi C-85 en ce qui concerne les conventions collectives, les décisions arbitrales et la nomination des agents négociateurs. L'Administration s'est engagé à respecter entièrement les conventions collectives existantes au moment du transfert, et il est entendu que ces conventions demeureront en vigueur jusqu'à ce qu'une nouvelle convention soit négociée avec l'agent négociateur des employés.

Il convient de remarquer que l'Administration des aéroports régionaux d'Edmonton fait face à une situation particulièrement complexe dans le domaine des relations de travail. Contrairement aux autres administrations aéroportuaires actuellement en négociation avec Transports Canada, notre Administration espère regrouper les effectifs de deux employeurs différents, soit ceux du gouvernement fédéral et ceux de la Ville d'Edmonton. Cela a beaucoup compliqué le processus de transfert puisque nous avons essayé d'aplanir d'importantes différences de conditions d'emploi et de régler la question épineuse de la représentation syndicale.

Au cours de l'année qui vient de s'écouler, les négociations portant sur le transfert des aéroports de la région à l'Administration ont beaucoup progressé, et nous espérons maintenant que le transfert sera achevé et que l'Administration sera entièrement opérationnelle à l'automne de 1991. Nous en sommes maintenant aux dernières étapes de la négociation d'un bail avec Transports Canada et nous nous attendons à ce que le tout soit achevé dans les deux prochains mois. Nous sommes également encouragés par le déroulement de nos négociations avec la Ville d'Edmonton, au sujet du transfert de l'aéroport municipal d'Edmonton. À moins de retards imprévus, ces négociations devraient vraisemblablement prendre fin au cours du prochain mois ou le mois suivant; le conseil municipal devrait approuver l'entente peu de temps après et le transfert de l'aéroport municipal à l'Administration pourrait alors se faire en même temps que celui des aéroports fédéraux.

Il convient de noter que notre Administration travaille maintenant en collaboration avec les collectivités et les entreprises de la région d'Edmonton pour mettre au point un plan commercial à long terme pour les aéroports. Les aéroports et le monde des affaires discutent de nouvelles initiatives de marketing et s'associent en vue de leur mise en oeuvre. Bon nombre de ces initiatives de marketing constitueront des «premières» pour les aéroports au Canada et nous nous attendons à ce que la région profite de pareille association.

Une fois de plus, au nom de l'Administration des aéroports d'Edmonton, je voudrais remercier le Comité pour l'occasion qu'il nous a donné de lui faire part de notre appui au projet de loi C-85.

ADMINISTRATION DES AÉROPORTS RÉGIONAUX D'EDMONTON (AARE)

PROJET DE TRANSFERT DES EMPLOYÉS

Vous trouverez dans les pages qui suivent un résumé de notre projet de transfert des employés et un tableau montrant les différences entre les régimes d'avantages sociaux et de pension offerts dans la proposition et ceux dont bénéficient nos employés à l'heure actuelle.

PRINCIPES

Dans la formulation de cette proposition, les six grands principes suivants ont été observés :

1. **Le transfert ne doit pas occasionner de pertes pour les employés :** Dans la mesure du possible, l'Administration offrira aux employés des conditions de travail comparables à celles qu'ils ont à l'heure actuelle. L'Administration croit également que leurs années de service antérieur devraient être reconnues et leurs niveaux de cotisations et de prestations de pension, maintenus.
2. **Les employés continueront d'être protégés par une convention collective (y compris par celles du Conseil national mixte) :** Tous les employés syndiqués transférés à l'Administration aéroportuaire continueront d'être protégés par leur convention collective tant qu'un nouveau contrat de travail n'aura pas été négocié pour remplacer les conventions expirées ou devenues caduques.
3. **Les contributions de l'employeur aux régimes de pension et d'avantages sociaux ne seront pas réduites :** L'AARE reconnaît qu'elle doit contribuer au coût des régimes de pension et d'avantages sociaux offerts aux employés et entend offrir des régimes de pension et d'avantages sociaux comparables à ceux que possèdent les employés à l'heure actuelle.
4. **Élimination des cotisations d'employés :** Sauf dans les cas où le contraire serait avantageux pour l'employé, ce dernier n'aura pas de cotisations à verser pour avoir droit aux prestations de base offertes par l'AARE.
5. **Souplesse des régimes :** L'AARE reconnaît que les employés n'ont pas tous les mêmes besoins en ce qui concerne les pensions et les avantages sociaux. Elle entend donc offrir un régime de base répondant aux besoins de base de l'employé, que ce dernier aura le loisir de bonifier s'il le juge à propos.
6. **Intégration de l'effectif :** Dans le but de promouvoir la justice et l'équité à l'emploi, l'AARE entend uniformiser les conditions d'emploi de tous les employés de l'Administration, quel que soit l'endroit où ils travaillent.

PROPOSITION AUX EMPLOYÉS

Aucun effort n'a été ménagé pour offrir aux employés des régimes d'avantages sociaux équitables, qui se comparent favorablement avec ceux qu'ils possèdent actuellement. Lorsque vous examinerez la proposition, il faudra tenir compte des points suivants :

1. **La valeur des régimes pour les employés :** Les employés du Gouvernement du Canada et de la ville d'Edmonton bénéficient actuellement d'excellents régimes de pension et d'avantages sociaux, mais ils versent une importante part de leur revenu en cotisations. **Dans la proposition de l'Administration, presque la totalité du coût des régimes sera assumée par l'employeur, ce qui permettra aux employés de faire des économies considérables.**

Par conséquent, bien que la proposition de l'AARE semble à certains égards moins généreuse que les régimes actuels, compte tenu des économies que les nouveaux régimes feront réaliser aux employés, il est probable que ceux-ci seront aussi bien traités, sinon mieux, qu'à l'heure actuelle. Dans la plupart des cas, les employés pourront se prévaloir d'avantages optionnels pour pallier les lacunes des régimes de base.

2. **La nécessité de faire des compromis :** La réunion de deux groupes d'effectifs précédemment régis par des conventions différentes constitue un exercice complexe qui exige inévitablement des compromis. Il est essentiel que toutes les parties intéressées réalisent qu'il est impossible d'offrir à chaque employé des conditions de travail absolument identiques à celles qu'il avait chez son ancien employeur.

ADMINISTRATION DES AÉROPORTS RÉGIONAUX D'EDMONTON AVANTAGES SOCIAUX OFFERTS AUX EMPLOYÉS TRANSFÉRÉS

GRANDES LIGNES DES RÉGIMES :

- couverture comparable à celle des régimes fédéraux actuels
- régimes uniformes pour tous les employés
 - sécurité financière complète
 - souplesse individuelle
- cotisations réduites pour les employés

(A) RÉGIME DE BASE	
<p><u>Assurance-groupe</u></p> <p>Assurance-vie de base Congé de maladie, congé d'invalidité de courte durée Assurance-maladie supplémentaire Assurance dentaire Assurance-maladie de l'Alberta Assurance invalidité de longue durée (ILD)</p> <p>(sauf pour l'ILD, l'employeur paye toutes les cotisations)</p>	<p><u>Régime de pension</u></p> <p>Choix entre :</p> <p>Régime de pension uniforme (entièrement payé par l'employeur) et Régime de pension facultatif (cotisations payées par l'employé)</p>

PLUS

(B) RÉGIME OPTIONNEL	
<p>Assurance-maladie facultative Assurance-vie pour les dépendants Décès accidentel ou perte des membres</p>	<p>Assurance-groupe biens et automobile REÉR-groupe</p>
<p>(cotisations entièrement payées par l'employé)</p>	

**TABLEAU COMPARATIF DES AVANTAGES SOCIAUX OFFERTS AUX EMPLOYÉS
AÉROPORT INTERNATIONAL (employés syndiqués)**

A) RÉGIMES DE BASE	Régime des aéroports d'Edmonton	Votre régime actuel
1) ASSURANCE-VIE DE BASE	Équivalent du salaire annuel à 65 ans Moitié du salaire annuel après 65 ans Aucune cotisation pour l'employé	Équivalent du salaire annuel en vertu du PRFP Frais partagés employé/employeur
2) (a) CONGÉ DE MALADIE	1 jour/mois travaillé - banque illimitée - aucune valeur en espèces - période maximale - 5 jours - les crédits de congé de maladie fédéraux seront transférés Sans frais pour l'employé	1-1/4 jour/mois travaillé - banque illimitée - aucune valeur en espèces - doivent être épuisés avant ILD Sans frais pour l'employé
(b) INVALIDITÉ DE COURTE DURÉE	80 p. 100 des gains hebdomadaires - après 5 jours de travail - période maximale - 12 semaines - les crédits de congé peuvent être utilisés pour dédommagement à 100% Sans frais pour l'employé	Utilisation des congés de maladie si les crédits de congé sont suffisants
3) INVALIDITÉ DE LONGUE DURÉE	60 p. 100 des premiers 5 000 \$ de revenu mensuel, 40 p. 100 du résidu - prestation non imposable - augmentation annuelle de 3 p. 100 pour tenir compte du coût de la vie - payable après 13 semaines - payable jusqu'à 65 ans L'employé assume l'entier des primes	70 p. 100 des revenus mensuels - prestation imposable - augmentation annuelle de 3 p. 100 pour tenir compte du coût de la vie - payable après 13 semaines ou après l'expiration des crédits de congé de maladie, le plus tard des deux - payable jusqu'à 65 ans Frais partagés employé/employeur
4) ASSURANCE-MALADIE SUPPLÉMENTAIRE		
a) Hôpital	Chambre semi-privée (100 p.100)	Niveaux I, II ou III comportant divers montants limites par jour
b) Autres fournitures & services	80 p. 100	80 p. 100
- médicaments sous ordonnance	100 p. 100	80 p. 100
- équipement médical et fournitures	80 p. 100	80 p. 100
- services professionnels	100 p. 100	80 p. 100
- frais à l'étranger	80 p. 100	Couverture partielle
- soins d'optométrie	80 p. 100	80 p. 100
c) Franchise	Aucune	25 \$ / année
- employé célibataire		40 \$ / année
- employé et famille		
	Sans frais pour l'employé	Frais partagés employé/employeur

**TABLEAU COMPARATIF DES AVANTAGES SOCIAUX OFFERTS AUX EMPLOYÉS
AÉROPORT INTERNATIONAL (employés syndiqués)**

A) RÉGIMES DE BASE		
	Régime des aéroports d'Edmonton	Votre régime actuel
5) ASSURANCE DENTAIRE - guide des honoraires - services . ordinaire . extraordinaire . orthodontie - montants limites . serv. ord. et extraord. . orthodontie - franchise . employé célibataire . employé et famille	guide actuel 80 p. 100 50 p. 100 50 p. 100 1 500 \$ / année 2 000 \$ par enfant durant sa vie Aucune Sans frais pour l'employé	Une année de retard sur le guide 90 p. 100 50 p. 100 50 p. 100 1 000 \$ / année 2 000 \$ par enfant durant sa vie 25 \$ / année 50 \$ / année Sans frais pour l'employé
6) ASSURANCE-MALADIE DE L'ALBERTA	Sans frais pour l'employé	L'employé assume 47 p. 100 du coût de la prime

B) RÉGIMES OPTIONNELLES		
	Régime des aéroports d'Edmonton	Votre régime actuel
1) ASSURANCE-VIE FACULTATIVE	Unités de 10 000 \$ - maintien de la couverture actuelle plus RPRFP Prime entièrement assumée par l'employé	Non offerte
2) ASSURANCE-VIE POUR DÉPENDANTS	Conjoint 10 000 \$ Enfant 5 000 \$ Prime entièrement assumée par l'employé	Non offerte
3) DÉCÈS ACCIDENTEL & PERTE DES MEMBRES	Unités de 10 000 \$ - employé - conjoint - enfants Prime entièrement assumée par l'employé	Non offerte
4) ASSURANCE-GROUPE BIENS ET AUTOMOBILE	Prime déduite sur le salaire Prime entièrement assumée par l'employé	Non offerte
5) RÉGIME ENREGISTRÉ D'ÉPARGNES-RETRAITE-GROUPE	Cotisations déduites sur le salaire Prime entièrement assumée par l'employé	Non offert

**TABLEAU COMPARATIF DES AVANTAGES SOCIAUX OFFERTS AUX EMPLOYÉS TRANSFÉRÉS
AÉROPORT INTERNATIONAL (employés syndiqués)**

C) RÉGIMES DE PENSION

Chaque employé transféré de l'aéroport international aura le choix d'adhérer au Régime uniforme ou au Régime facultatif de pension au moment de son transfert

RÉGIMES DES AÉROPORTS D'EDMONTON

CARACTERISTIQUE	REGIME UNIFORME	REGIME FACULTATIF	VOTRE RÉGIME ACTUEL EN VERTU DE LA PENSION DE RETRAITE DE LA FONCTION PUBLIQUE (PRFP) ET DE LA LOI SUR LES PRESTATIONS SUPPLÉMENTAIRES DE RETRAITE (LPSR)
Formule de prestations	1 p. 100 de la moyenne de revenus les plus élevés pour chaque année de service aux aéroports d'Edmonton	2 p. 100 de la moyenne de revenus les plus élevés pour chaque année de service aux aéroports d'Edmonton, moins 0,7 p. 100 de déductions pour le RPC	2 p. 100 de la moyenne des revenus les plus élevés moins 0,7 p. 100 de déduction pour le RPC pour chaque année de service
Base de calcul des revenus les plus élevés	Trois meilleures années	Les six meilleures années consécutives	Les six meilleures années consécutives
Indexation des prestations	IPC (100 p. 100)	IPC (100 p. 100)	IPC (100 p. 100)
Age normal de la retraite	65 ans	65 ans	65 ans
Age de la retraite anticipée	55 ans	50 ans	50 ans
Nombre d'années de service requis pour retirer la pleine pension ⁰	60 ans ou plus et 20 années de service (y compris PRFP)	55 ans ou plus, avec 30 années de service OU 60 ans ou plus, avec 5 années de service	55 ans ou plus, avec 30 années de service OU 60 ans ou plus, avec 5 années de service
Type de pension normal	Garantie de 10 ans	Le plus élevé de : S'il n'y a pas de survivants, garantie de 5 ans, ou remboursement des cotisations avec intérêt OU prestations au conjoint et/ou aux enfants dépendants	Le plus élevé de : S'il n'y a pas de survivants, garantie de 5 ans ou remboursement des cotisations OU prestations au conjoint et/ou aux enfants dépendants
Cessation d'emploi	Pleine pension transférée dans un REÉR bloqué	Pleine pension transférée dans un REÉR bloqué	Remboursement des cotisations avec intérêt OU si plus de 5 ans de service, pension différée payable à l'âge de la retraite
Prestation de décès avant l'âge de la retraite	Pleine pension payable au bénéficiaire désigné	S'il n'y a pas de survivants, remboursement des cotisations de l'employé avec intérêt OU versement immédiat de la pension au conjoint et/ou aux enfants dépendants	S'il n'y a pas de survivants, remboursement des cotisations de l'employé avec intérêt OU versement immédiat de la pension au conjoint et/ou aux enfants dépendants
Taux de cotisation de l'employé	Aucun	8,5 % du salaire moins contribution au RPC	7,5 % du salaire moins contribution au RPC

Administration des aéroports régionaux d'Edmonton

L'Administration des aéroports régionaux d'Edmonton est un organisme autonome qui a pour mandat d'administrer et d'exploiter les aéroports locaux au nom et dans l'intérêt de la région d'Edmonton. L'administration aéroportuaire est une organisation communautaire unique en son genre qui regroupe bon nombre des caractéristiques les plus intéressantes des sociétés des secteurs privé et public.

Objet

L'établissement d'administrations aéroportuaires régionales a pour objectif premier d'accroître la contribution des aéroports au développement économique régional et d'améliorer la rentabilité et l'orientation commerciale des aéroports au Canada. Cet objectif est décrit dans l'objet de la *Regional Airports Authorities Act*, qui précise que les administrations aéroportuaires en Alberta ont deux fonctions à remplir :

1. administrer et exploiter de façon sûre, sécuritaire et efficace; les aéroports qui relèvent de leur compétence, et
2. promouvoir le développement économique et communautaire en améliorant les services aérien et de transport et en encourageant l'expansion de l'industrie aérienne.

Les administrations aéroportuaires doivent exécuter ce mandat dans l'intérêt général des habitants de la région.

Création de l'Administration des aéroports régionaux d'Edmonton

La création et l'exploitation des administrations aéroportuaires en Alberta est régie par la *Regional Airports Authorities Act*, déposée à l'Assemblée législative provinciale le 24 juillet 1989 et adoptée en troisième lecture le 18 août de la même année.

D'après les dispositions de la Loi, les localités qui désirent se doter d'une administration aéroportuaire régionale doivent présenter une pétition en ce sens au ministre des Transports et des services d'utilité publique.

L'Association du groupe de travail des aéroports régionaux, fondatrice de l'Administration des aéroports régionaux d'Edmonton, a présenté une pétition au ministre le 21 juin 1990. Un décret en conseil autorisant la création de l'Administration des aéroports régionaux d'Edmonton a été adopté le 26 juillet 1990.

Statut juridique

L'administration aéroportuaire est une société établie en vertu d'une loi, qui possède les mêmes droits, pouvoirs et privilèges que les autres entreprises du secteur privé installées dans la province de l'Alberta. Cet organisme autonome a le droit d'acquérir des actifs, d'en disposer, de conclure des ententes, de faire des emprunts, d'émettre des titres, d'engager des poursuites et aussi d'être poursuivie en justice. Puisque l'administration aéroportuaire est une entité légalement et financièrement autonome, aucun gouvernement ou organisme ne peut saisir ses actifs ou encore être tenu responsable de ses dettes.

Toutefois, il est important de noter que l'administration aéroportuaire diffère, sous deux rapports importants, d'autres sociétés du même genre. D'abord, la loi habilitante ne permet pas à des actionnaires d'avoir des parts dans l'administration aéroportuaire. De plus, elle interdit à tout organisme extérieur de détenir un intérêt dans la société ou dans ses actifs. Deuxièmement, la loi dispose que l'administration ne peut fonctionner qu'à titre d'organisme sans but lucratif, et qu'elle doit utiliser ses recettes et excédents pour assurer la réalisation de son mandat. Tout comme les universités et les hôpitaux, qui sont des organismes publics, les aéroports régionaux sont considérés comme des organismes sans but lucratif qui doivent être exploités par l'administration aéroportuaire au nom et dans l'intérêt de la région.

Mis à part le rôle joué par les municipalités dans la nomination des membres du conseil de direction, l'administration aéroportuaire, dans l'ensemble, entretient avec les municipalités les mêmes rapports que toute autre entreprise privée. Elle est assujettie aux arrêtés municipaux. Ses aéroports doivent se conformer aux règlements applicables à l'utilisation, au zonage et au développement des terres, et verser aussi des impôts fonciers, des taxes d'affaires et des impôts pour l'aménagement des terrains (ou une compensation d'impôts comparable).

Conseil d'administration

Un des plus grands défis de l'Association du groupe de travail sur les aéroports régionaux a été de mettre sur pied un conseil d'administration qui reflèterait les intérêts de la région d'Edmonton et qui recevrait l'approbation des municipalités régionales et du public. La structure et la composition du conseil d'administration, telles que décrites plus loin, ont été arrêtées à la suite de nombreux mois de discussions et de négociations avec les promoteurs du Groupe de travail, le milieu des affaires, les organismes de développement économique, les usagers des aéroports et le grand public.

Plusieurs facteurs et critères ont été pris en considération au moment de créer le conseil d'administration. Parmi les trois plus importants, mentionnons :

1. La représentation des intérêts régionaux : les directeurs et le Conseil d'administration doivent, individuellement et collectivement, représenter les intérêts de l'administration aéroportuaire de

la région d'Edmonton. Bien que les directeurs doivent tenir compte des exigences des collectivités individuelles et des groupes d'intérêt au sein de la région, ils doivent d'abord servir l'administration et l'ensemble de la région.

2. Compétences des directeurs : le conseil d'administration est composé de personnes qui possèdent une vaste expérience et des compétences prouvées dans les domaines suivants : industrie, commerce, finances, administration, droit, génie, mouvement syndical, défense des intérêts des consommateurs, transport aérien, industries aérienne et aérospatiale.
3. Autonomie : aucun représentant élu ou fonctionnaire ne peut être nommé au sein du conseil d'administration. Cette restriction a été énoncée par le gouvernement fédéral dans les Principes supplémentaires qui régissent la cession d'aéroports fédéraux aux autorités régionales.

Les règlements applicables à la nomination, au renvoi et à la conduite des membres du conseil d'administration ont été inclus dans la pétition visant à autoriser la création d'une administration aéroportuaire. Ces règlements traitent des facteurs mentionnés plus haut, ainsi que de questions connexes comme les exigences en matière de confidentialité et l'adoption de lignes directrices sévères sur les conflits d'intérêt.

Les nominations au conseil d'administration ont été faites comme suit :

Ville d'Edmonton	6 directeurs
Ville de Leduc	1 directeur
Comté de Leduc	1 directeur
Comté de Parkland	1 directeur
Comté de Strathcona	1 directeur
D.M. de Sturgeon	1 directeur
Administration des aéroports régionaux d'Edmonton	2 directeurs
Total	13 directeurs

Étant donné qu'ils sont chargés de la nomination des membres du conseil d'administration, les promoteurs du Groupe de travail ont convenu de la nécessité de procéder à de vastes consultations avant de nommer les directeurs de l'Administration. À cet égard, ils ont consulté divers groupes d'intérêt communautaires, notamment les chambres de commerce, les responsables du développement économique et touristique, et les syndicats.

Afin de satisfaire aux exigences de l'Administration en matière de représentativité, le conseil d'administration lui-même est chargé de désigner deux membres qui sont choisis parmi le grand public.

Cette mesure vise à faire en sorte que le conseil est composé de particuliers qui possèdent les compétences voulues et qui représentent les intérêts des groupes touchés par les réseaux d'aéroports ou tributaires de ceux-ci.

Tous les membres du conseil d'administration désignés par les municipalités sont nommés pour une période dont la durée est déterminée par ces dernières. Ils peuvent être renvoyés et remplacés à n'importe quel moment. Tous les directeurs sont nommés pour quatre ans et ce, en vue d'assurer un roulement. Ils peuvent remplir au maximum deux mandats consécutifs. Advenant la démission ou le décès d'un des directeurs, le comité de nomination peut désigner une autre personne qui se chargera de remplir le reste du mandat.

Obligation de rendre compte

La *Regional Airports Authority Act* contient plusieurs dispositions qui ont pour but d'obliger l'Administration aéroportuaire à rendre des comptes et à démontrer qu'elle sert les intérêts de la région et du public. Ces dispositions portent entre autres sur :

- La nomination des directeurs : le conseil d'administration constitue sans aucun doute le principal organisme par l'entremise duquel l'Administration rend des comptes. Onze des treize directeurs ont été nommés par les municipalités de la région. Ils ont pour tâche de défendre les intérêts de l'Administration aéroportuaire et de la région.
- Rapports publics et documents : l'Administration doit rendre public ses rapports annuels, ses états financiers vérifiés et la composition de son conseil d'administration.
- Réunion publique annuelle : l'Administration est tenue d'organiser une réunion publique tous les ans. À cette occasion, le conseil d'administration et la direction doivent déposer le rapport annuel de l'Administration, ses états financiers annuels, et ses objectifs opérationnels pour l'année financière en cours. Ces réunions permettent au public de poser des questions et de faire des observations au conseil d'administration et aux cadres supérieurs de l'Administration.
- Réunion annuelle du comité de nomination : analogue à la réunion publique annuelle. L'Administration doit tenir tous les ans une réunion privée avec les représentants du comité de nomination du conseil d'administration de l'Administration aéroportuaire;
- Examen de rendement : l'Administration doit, tous les cinq ans, commander une étude de rendement indépendante auprès d'une maison spécialisée en la matière. Cette étude

indépendante vise à déterminer dans quelle mesure l'Administration a rempli son mandat, et à évaluer la performance au niveau de la gestion et des opérations, de même que la situation financière, de l'Administration;

- Approbation ministérielle: toute modification aux status de l'Administration doit être approuvée par le ministre des Transports et des services d'utilité publique;
- Avis de résolution spéciale: la Regional Airport Authorities Act exige que le comité de nomination de l'Administration soit informé à l'avance de toute résolution spéciale devant être examinée par le conseil d'administration.

Toutes ces mesures visent à faire en sorte que l'Administration aéroportuaire rende compte de ses actes au public, et qu'elle serve les intérêts de la région.

On s'attend à ce que l'Administration établisse d'autres mécanismes pour bien comprendre et défendre les préoccupations et les intérêts des usagers et locataires des aéroports et du grand public. Elle pourrait, par exemple, créer des comités consultatifs qui relèveront directement du conseil d'administration. Parmi les comités qui peuvent être créés, mentionnons : un comité de bon voisinage composé de résidents habitant près des aéroports; un comité de développement économique composé de responsables du développement économique et de groupes d'affaires reconnus; et enfin des comités des usagers des aéroports formé de représentants de compagnies aériennes, de l'industrie aérienne en général et des locataires commerciaux des aéroports.

Enfin, les statuts de l'Administration aéroportuaire prévoient des dispositions qui permettent à des parties de l'extérieur d'intervenir directement auprès du conseil d'administration. Ce mécanisme peut être utilisé pour amener le public et les municipalités à participer directement aux décisions du conseil et à faire opposition aux décisions des cadres supérieurs. C'est le conseil d'administration lui seul qui décide s'il veut entendre ou non ces intervenants.

Structure financière

La loi habilitante régissant les administrations aéroportuaires en Alberta a pour but de permettre la création d'un organisme public qui est financièrement autonome et qui se finance de lui-même. Les deux caractéristiques fondamentales de l'Administration aéroportuaire sont les suivantes : son statut d'organisme sans but lucratif, et l'interdiction de vendre des actions.

La Regional Airports Authorities Act précise que les administrations aéroportuaires doivent être régies et exploitées comme des organismes sans but lucratif. Toutes les recettes et tous les excédents doivent servir à

faire avancer le mandat de l'administration aéroportuaire. De plus, aucun dividende ou ou paiement analogue ne peut être versé aux membres.

En imposant des restrictions à l'émission d'actions, la Loi fait des administrations aéroportuaires des organismes financièrement autonomes. Bien que les municipalités de la région aient le droit de nommer des membres au conseil d'administration, elles ne peuvent saisir les actifs ou les recettes de l'Administration, et ne peuvent être tenues responsables de ses dettes.

An Act to provide for the...
respecting official...
pensions and other...
with the transfer of...

RESPECTING:

Order of Reference

WITNESSES

WITNESSES:
(See back cover)

Second Session of the Thirty-Ninth Parliament of Canada - First

19-06-1991

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communications Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

TÉMOINS

At 11:00 a.m.:

From the Edmonton Regional Airports Authority:

James P. Hansen, Director.

From the Calgary Airport Authority:

John Burns, Chairman.

At 3:30 p.m.:

From the Aéroports de Montréal:

Arthur P. Earle, Chairman of the Board;

Jacques Auger, President and Chief Executive Officer.

From the Vancouver International Airport Authority:

Chester A. Johnson, Chairman.

À 11 heures:

De l'Administration des aéroports régionaux d'Edmonton:

James P. Hansen, directeur.

De l'Administration aéroportuaire de Calgary:

John Burns, président.

À 15 h 30:

De Aéroports de Montréal:

Arthur P. Earle, président du Conseil;

Jacques Auger, président et chef de la direction.

De l'Administration de l'aéroport international de Vancouver:

Chester A. Johnson, président.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 3

Fascicule n° 3

Thursday, March 7, 1991

Le jeudi 7 mars 1991

Chairman: Maurice Dionne

Président: Maurice Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

BILL C-85

PROJET DE LOI C-85

An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports

Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail

RESPECTING:

CONCERNANT:

Order of Reference

Ordre de renvoi

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90-91

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990-1991

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-85

Chairman: Maurice Dionne

Members

Ross Belsher
Joe Comuzzi
Phillip Edmonston
Charles Langlois
Sergio Marchi
Pat Sobeski
Barbara Sparrow
Stan Wilbee—(8)

(Quorum 5)

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Wednesday, March 6, 1991:

Phillip Edmonston replaced Ian Angus.

On Thursday, March 7, 1991:

Guy Ricard replaced Larry Schneider;

Barbara Sparrow replaced Guy Ricard.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-85

Président: Maurice Dionne

Membres

Ross Belsher
Joe Comuzzi
Phillip Edmonston
Charles Langlois
Sergio Marchi
Pat Sobeski
Barbara Sparrow
Stan Wilbee—(8)

(Quorum 5)

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le mercredi 6 mars 1991:

Phillip Edmonston remplace Ian Angus.

Le jeudi 7 mars 1991:

Guy Ricard remplace Larry Schneider;

Barbara Sparrow remplace Guy Ricard.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 7, 1991

(5)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports met at 11:12 o'clock a.m. this day, in Room 308 West Block, the Chairman, Maurice Dionne, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Joe Comuzzi, Phillip Edmonston, Charles Langlois, Guy Ricard, Pat Sobeski and Stan Wilbee.

Other Member present: Warren Allmand.

In Attendance: From the Office of the Law Clerk and Parliamentary Counsel: Louis-Philippe Côté, Legal Counsel. *From the Library of Parliament, Research Branch:* Monique Hébert, Research Officer.

Witnesses: From the Office of the Commissioner of Official Languages: D'Iberville Fortier, Commissioner; Richard Tardif, Legal Counsel and Marc Thérien, Director General, Policy Branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, November 19, 1990 relating to Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, November 28, 1990 Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 2

D'Iberville Fortier made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 12:47 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee***PROCÈS-VERBAL**

LE JEUDI 7 MARS 1991

(5)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail, se réunit aujourd'hui à 11 h 12 dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Maurice Dionne (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Joe Comuzzi, Phillip Edmonston, Charles Langlois, Guy Ricard, Pat Sobeski et Stan Wilbee.

Autre député présent: Warren Allmand.

Aussi présents: Du Bureau du légiste et conseiller parlementaire: Louis-Philippe Côté, conseiller juridique. *Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* Monique Hébert, attachée de recherche.

Témoins: Du Commissariat aux langues officielles: D'Iberville Fortier, commissaire; Richard Tardif, conseiller juridique; Marc Thérien, directeur général, Direction des politiques.

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 19 novembre 1990, le Comité poursuit l'étude du projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mercredi 28 novembre 1990, fascicule n° 1*).

Le Comité poursuit l'étude de l'article 2.

D'Iberville Fortier fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 12 h 47, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, March 7, 1991

• 1111

The Chairman: I call this meeting to order. We shall resume consideration of clause 2.

This morning we will be hearing from Mr. D'Iberville Fortier, the Commissioner of Official Languages. I would ask Mr. Fortier to introduce the officials he has with him and then to make his opening statement.

Mr. D'Iberville Fortier (Commissioner of Official Languages): Thank you. I would like to introduce Marc Thérien, director general for policy; Sandra Zagon, my chief executive officer; and Richard Tardif, our legal adviser.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, permettez-moi d'abord de rappeler ici que la Loi sur les langues officielles de 1988 confie au commissaire le mandat suivant:

...de prendre, dans le cadre de sa compétence, toutes les mesures visant à assurer la reconnaissance du statut de chacune des langues officielles et à faire respecter l'esprit de la présente Loi et l'intention du législateur en ce qui touche à l'administration des affaires des institutions fédérales et notamment du français et de l'anglais dans la société canadienne.

Donc, j'ai voulu vous rappeler mon mandat qui est très général et qui couvre le sujet à l'étude.

C'est précisément à cause de ce mandat que j'ai sollicité la permission de me présenter devant votre Comité et que j'ai l'honneur de vous exposer aujourd'hui quelques appréhensions que soulève chez moi le libellé du projet de loi C-85 concernant la cession de la gestion de certains aéroports. Nous sommes, bien sûr, au courant des discussions dans l'Ouest, à Montréal et ailleurs au pays à ce sujet-là.

Mes rapports annuels et mes interventions devant d'autres comités parlementaires ont toujours exprimé le plus grand intérêt quant aux questions touchant le service au public, et plus particulièrement le service au public voyageur. Pourquoi cela? Eh bien, c'est quand on voyage dans son propre pays qu'on a le plus besoin d'avoir l'impression d'être chez soi, dans sa langue.

Le projet de loi C-85 relatif à la cession de la gestion d'aéroports à des administrations locales exige une attention particulière en ce qu'il touche directement le public.

• 1115

Nous avons dans le passé émis nos commentaires concernant d'autres projets de loi comparables, notamment sur les projets de privatisation des sociétés Air Canada et Petro-Canada. Mes commentaires d'aujourd'hui au sujet de la cession des aéroports s'inscrivent naturellement dans la même ligne de pensée.

Tout d'abord, nous prenons acte que l'article 4 du projet de loi qui est à l'étude ici soumet les administrations aéroportuaires désignées aux dispositions des parties IV, VIII, IX et X de la Loi sur les langues officielles, qui portent

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 7 mars 1991

Le président: Je déclare la séance ouverte. Nous poursuivons l'étude de l'article 2.

Ce matin nous entendrons M. D'Iberville Fortier, commissaire aux langues officielles. Je demanderais à M. Fortier de présenter les fonctionnaires qui l'accompagnent et de faire une déclaration préliminaire.

M. D'Iberville Fortier (commissaire aux langues officielles): Merci. Je voudrais vous présenter M. Marc Thérien, directeur général, politiques; M^{me} Sandra Zagon, chef de cabinet; et M. Richard Tardif, notre conseiller juridique.

Mr. Chairman, gentlemen of the committee, allow me first of all to remind you that the 1988 Official Languages Act assigns the Commissioner the duty:

...to take all actions and measures within the authority of the Commissioner with a view to ensuring recognition of the status of each of the official languages and compliance with the spirit and intent of this Act in the administration of the affairs of federal institutions including any of their activities relating to the advancement of English and French in Canadian society.

I wanted to remind you of my mandate which is very general and pertains to the matter under consideration.

It is specifically because of my mandate that I asked permission to appear before this committee, and that I have the honor today of explaining to you some concerns raised in my mind by the wording of Bill C-85 concerning the transfer of the administration of certain airports. We are, of course, aware of the discussions in the West and in Montreal concerning this bill.

My annual reports and my appearances before other parliamentary committees, have always evinced the keenest interest in issues effecting service to the public, and especially service to the travelling public. Why is that? Indeed, it is when travelling in one's own country that a person should have the feeling of being at home, of being able to speak his own language.

Bill C-85 concerning the transfer of airport administration to local authorities requires special attention because it directly affects the public.

In the past, we have commented on certain other similar bills, including the bills to privatize Air Canada and Petro Canada. My comments today concerning the transfer of airports are to be seen in the same context.

First of all, we recognize that Section 4 of this bill makes the designated airport authorities subject to the provisions of Parts IV, VIII, IX and X of the Official Languages Act, which concern, respectively, communications with and services

[Texte]

respectivement sur les communications avec le public et la prestation de services, les attributions et obligations du Conseil du Trésor en matière de langues officielles, le commissaire aux langues officielles et le recours judiciaire.

Le gouvernement reconnaît donc, entre autres, les droits du public en matière de services bilingues dans le secteur précis de l'aéronautique, qu'il s'agisse d'une institution fédérale ou d'organismes fournissant ces services telles les administrations aéroportuaires désignées. C'est un point très important.

Mais quelle est la portée de l'article 4 de ce projet de loi en ce qui a trait, non plus à l'aéronautique même, mais à d'autres services qui ont une importance considérable pour le public voyageur? Je fais référence ici aux services offerts par les tiers conventionnés, plus particulièrement les différents locataires et concessionnaires des centres aéroportuaires à l'endroit desquels nous avons reçu au-delà de 200 plaintes au cours des trois dernières années.

Le paragraphe 4(2) du projet de loi relatif aux cessions d'aéroports peut, à notre avis, prêter à équivoque. Quand je dis «peut», c'est une litote parce qu'il prêterait probablement à équivoque. Il se lit comme suit:

Le paragraphe 23(2) de la Loi sur les langues officielles n'a pas pour effet d'imposer, pour ce qui est d'un aéroport cédé par le ministre à une administration aéroportuaire désignée, une obligation à une autre institution que celle-ci.

Voilà le texte.

Our interpretation of this subsection, however, is that the legislator is attempting to transfer to the designated airport authority the responsibility that federal institutions must normally exercise under subsection 23.(2) of the Official Languages Act. Subsection 23.(2) reads as follows:

Every federal institution has the duty to ensure that such services to the travelling public as may be prescribed by regulations of the Governor in Council that are provided or made available by another person or organization pursuant to contract with the federal institution for the provision of those services at an office or facility referred to in subsection (1) are provided or made available in the manner prescribed by regulation of the Governor in Council in both official languages.

The rather ambiguous wording of subclause 4.(2) of the bill under consideration will cause at least some confusion for those who will have to implement the two acts. I therefore strongly recommend that the wording of subclause 4.(2) be revised to ensure that third parties under contract are required to provide their services under the linguistic terms currently required by the Official Languages Act and the regulations made under it.

• 1120

I also wish to bring to the attention of the members of this committee the absence of a number of provisions of the Official Languages Act from this bill, among them the provisions of Parts V and VI concerning, respectively, language of work and the government's commitments regarding the equitable participation of the members of the two language communities of Canada.

[Traduction]

to the public, the responsibilities and duties of the Treasury Board in relation to the official languages of Canada, the Commissioner of Official Languages and court remedy.

The government therefore recognizes, among other things, the rights of the public with respect to bilingual services in the aeronautical sector specifically, whether provided by a federal institution or by agencies providing these services, such as the designated airport authority. It is important to note that.

What, however, is the scope of Section 4 of this bill with respect, not to the aeronautical sector itself, but to other services which are of considerable importance to the travelling public. I refer here to services provided by third parties under contract, specifically the various tenants and concessionaires in airport terminals, concerning whom we have received more than 200 complaints in the past 3 years.

We think subsection 4(2) of the Airport Transfer Bill could be misinterpreted. In fact "could" is an understatement; this subsection would probably be misunderstood. It reads as follows:

Nothing in subsection 23(2) of the Official Languages Act shall, in relation to an airport transferred to a designated airport authority by the Minister, be construed or applied so as to impose a duty on any institution other than that authority.

That is the wording.

Notre interprétation de ce paragraphe est que le législateur tente de substituer à la responsabilité que doivent normalement exercer les institutions fédérales en vertu du paragraphe 23.(2) de la Loi sur les langues officielles, celle de l'administration aéroportuaire désignée. L'article 23.(2) le lit comme suit:

Il incombe aux institutions fédérales de veiller à ce que, dans les bureaux visés au paragraphe 1, les services réglementaires offerts aux voyageurs par des tiers conventionnés par elles à cette fin le soient dans les deux langues officielles, selon les modalités réglementaires.»

La formulation plutôt ambiguë du paragraphe 4.(2) du projet de loi à l'étude créera au moins une certaine confusion pour ceux qui auront à mettre en oeuvre les deux lois. C'est pourquoi je recommande fermement que la formulation du paragraphe 4.(2) soit revue afin d'assurer que les tiers conventionnés soient tenus d'offrir leurs services suivant le régime linguistique présentement exigé par la Loi sur les langues officielles et la réglementation qui en découle.

Je voudrais également porter à l'attention des membres de ce comité l'absence de plusieurs dispositions de la Loi sur les langues officielles dans ce projet de loi, dont, entre autres, celles des parties V et VI portant respectivement sur la langue de travail et sur les engagements du gouvernement concernant la participation équitable des deux communautés linguistiques du Canada.

[Text]

What can be said of an act that would respect in Quebec neither the rights of the majority as regards language of work nor those of the minority as regards equitable participation of the members of both language communities? This, in our view, would be the worst possible or conceivable compromise.

With respect to the concerns expressed in Calgary and Edmonton and elsewhere, especially in western Canada, it should be noted first of all that the rules governing language of service there would not be changed if the Official Languages Act were to apply as it is foreseen in the bill.

Secondly, those rules governing language of work apply only to certain regions of New Brunswick, Quebec, and Ontario, and not to other areas or provinces, and those concerning equitable participation are unchanged and would have only a minimal impact on the regions in question.

Accordingly, Mr. Chairman, in our opinion it would be quite reasonable, I would say normal and logical, for the designated airport authorities to continue to recognize the rights of employees with regard to language of work where they exist. Since the authorities are in fact subject to the Public Service Staff Relations Act, what seems to be forgotten here is that if this act applies, the Official Languages Act should also apply, because it specifically takes precedence in accordance with one of its provisions. Due to its quasi-constitutional status, with a single exception it takes precedence over the others acts of Parliament.

Since these non-profit corporations will assume essentially the same functions and responsibilities with regard to these airports as Transport Canada, and since the bill already provides for the implementation of the provisions of the Official Languages Act concerning service to the public, the designated airport authorities therefore should, in our view, also respect the two other principal objectives of the Official Languages Act, namely recognition of the rights of employees with regard to language of work and equitable participation objectives.

As I had previously occasion to mention to Glen Shortliffe, then Deputy Minister of Transport Canada, by limiting the linguistic obligations of the designated airport administrations to service to the public, the wording of clause 4 of Bill C-85 in itself constitutes a dismemberment of the Official Languages Act, a serious matter. Any dismemberment of a federal act, particularly in as basic an area as that of official languages, can only be perceived as an erosion that is incompatible with the importance of its guarantees to Canada and Canadians.

• 1125

It is pertinent to bear in mind that the act to privatize Air Canada maintained not one, but all of these obligations under the Official Languages Act.

I therefore strongly recommend, Mr. Chairman, to this committee that clause 4 of Bill C-85 be amended to ensure that in the case of the decisions taken in the privatization of Air Canada, all the provisions of the Official Languages Act continue to apply to the designated airport authorities. Any weakening of this policy would seem to us to be an unacceptable and unjustified step backward.

[Translation]

Que dire d'une loi qui ne respecterait au Québec ni les droits de la majorité en ce qui a trait à la langue de travail ni ceux de la minorité en ce qui se rapporte à la participation équitable des membres des deux communautés linguistiques. Il s'agirait là à nos yeux du pire compromis possible.

Pour ce qui est des inquiétudes exprimées à Calgary, Edmonton, et ailleurs, surtout dans l'Ouest du Canada, je soulignerais d'abord que les règles relatives à la langue de service n'y seraient pas modifiées si la Loi sur les langues officielles devait s'appliquer comme le prévoit le projet de loi.

Deuxièmement, les règles relatives à la langue de travail ne s'appliquent pas à certaines régions de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario et que celles relatives à la participation équitable n'ont rien de nouveau et n'auraient qu'un impact minimal dans les régions concernées.

Ainsi, monsieur le président, il serait à notre avis tout à fait conséquent, normal et logique que les administrations aéroportuaires désignées continuent de reconnaître les droits des employés en matière de langue de travail, là où ils existent, puisqu'elles sont en fait assujetties à la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique. On semble oublier ici que si cette loi s'applique, la Loi sur les langues officielles devrait également s'appliquer puisqu'elle a préséance, à une exception près, en raison de son statut quasi constitutionnel sur les autres lois du Parlement.

Puisque ces corporations à but non lucratif assumeront sensiblement les mêmes fonctions et les mêmes responsabilités à l'égard de ces aéroports que Transports Canada et que le projet de loi prévoit déjà la mise en oeuvre des dispositions de la Loi sur les langues officielles relatives au service au public, les administrations aéroportuaires désignées devraient donc également respecter les deux autres objectifs principaux de la Loi sur les langues officielles, soit la reconnaissance des droits des employés en matière de langue de travail et des objectifs de participation équitable.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le souligner à M. Glen Shortliffe, alors sous-ministre de Transports Canada, en limitant les obligations linguistiques des administrations aéroportuaires désignées au service au public, la formulation de l'article 4 du projet de loi C-85 constitue en soi un morcellement d'une loi fédérale, en particulier dans un domaine aussi fondamental que celui des langues officielles, ne saurait être perçu autrement que comme un effritement incompatible avec l'importance de ses garanties pour le Canada et les Canadiens.

Il est pertinent de rappeler que la Loi privatisant Air Canada a maintenu toutes ces obligations.

C'est pourquoi, monsieur le président, je recommande fermement au comité que l'article 4 du projet de loi C-85 soit amendé afin de faire en sorte que, à l'instar des décisions prises lors du processus de privatisation de la société Air Canada, toutes les dispositions de la Loi sur les langues officielles continuent de s'appliquer aux administrations aéroportuaires désignées. Tout affaiblissement de ce régime nous paraîtrait un recul inacceptable et injustifié.

[Texte]

I thank you, Mr. Chairman, for your kind attention. I and my colleagues are at your disposal for any clarification you might wish to seek.

The Chairman: Thank you, Mr. Fortier. I wonder if I might be permitted to ask a question with regard to the bilingual nature of Canada—particularly your last statement. By what authority would the application of the bilingual nature of Canada be watered down?

Mr. Fortier: If I understand your question, it could be watered down exactly by approving the bill in its present form. This is why we object to this watering down, but this perhaps was not the sense of your question.

The Chairman: Yes, that is the sense of my question. Thank you.

Mr. Allmand (Notre-Dame-de-Grâce): I want to start by congratulating the commissioner for his vigilance as the watchdog for official languages in this country and for noticing that there were some shortcomings in this bill and requesting to appear. When we appointed several years ago a Commissioner of Official Languages, that was his responsibility. I am pleased to see that our commissioner is keeping a close watch not only on the Official Languages Act, but on lots of other legislation and bills.

You point out very properly, Mr. Fortier, that unlike the privatization of Air Canada, where all the provisions of the Official Languages Act were finally applied, this bill is short in three respects.

When I read subclause 4.(2), it appeared to me that it was applying the Official Languages Act only to the airport and not to the concessionaires. You interpret it as meaning that it does apply. You are quite correct. If that is the case, the language is very ambiguous and it should be made clear.

The direction it should take is certainly to amend subclause 4.(2) to make sure that the concessionaires in the airports are covered, because the concessionaires in fact make up most of the face-to-face interaction between the public and the people at the airport, whether it is the different airlines themselves or the small boutiques. These are the concessionaires. There is very little contact with the airport authority. The contact is with the airlines, which is a concessionaire. I therefore fully support that.

The other thing is that they have left out Parts V and VI, which have to do with language of work and equitable participation of the two language communities. Of course I agree with you that we should amend the bill to bring in those two parts, as was done with Air Canada. As you know, though, while the Official Languages Act was passed in 1988, it is now two and a half years later and we still do not have any regulations with respect to language of work and equitable participation.

In Part V, section 34, we have under language of work that English and French are the languages of work at all federal institutions and officers and employees of all federal institutions have the right to use either official language in accordance with this part. Then we have section 35...there is a need for regulation.

[Traduction]

Je vous remercie, monsieur le président, de votre aimable attention et, avec mes collègues, je demeure à votre disposition pour tout éclaircissement.

Le président: Merci, monsieur Fortier. Me permettez-vous de poser une question sur la nature bilingue du Canada, dont vous avez parlé surtout dans vos dernières remarques. Qu'est-ce qui diminuerait l'aspect bilingue de notre pays?

M. Fortier: L'adoption du projet de loi sous sa forme actuelle, si j'ai bien compris votre question, et c'est ce qui explique notre opposition.

Le président: Vous avez bien compris ma question, et je vous remercie.

M. Allmand (Notre-Dame-de-Grâce): Pour commencer, je voudrais féliciter le commissaire pour sa vigilance comme défenseur des langues officielles au Canada, et pour avoir demandé à comparaître, pour signaler les défauts de ce projet de loi. Nous lui avons confié cette responsabilité lorsque nous l'avons nommé à ce poste il y a plusieurs années. Je suis heureux de constater que notre commissaire surveille de près non seulement la Loi sur les langues officielles mais beaucoup d'autres lois et projets de loi.

Vous dites à très juste titre, monsieur Fortier, que contrairement à la privatisation d'Air Canada où l'on avait finalement appliqué toutes les dispositions de la Loi sur les langues officielles, ce projet de loi n'est pas satisfaisant pour trois raisons.

En lisant le paragraphe 4.(2), j'ai cru que la Loi sur les langues officielles ne s'appliquait qu'à l'aéroport et non pas aux concessionnaires. D'après votre interprétation, elle s'applique aux deux. Vous avez tout à fait raison mais je crois que le libellé est très ambigu et qu'il faudrait le préciser.

Il y a lieu de modifier le paragraphe 4.(2), afin de bien préciser que la loi vise les concessionnaires des aéroports, car ce sont surtout eux qui communiquent directement avec le public dans les aéroports, soit dans les différentes lignes aériennes, soit dans les petites boutiques. Les gens ont très peu de contact avec l'administration aéroportuaire, mais ils communiquent avec les lignes aériennes, c'est-à-dire avec le concessionnaire. J'appuie donc pleinement cette proposition.

D'autre part, il n'est pas question des parties V et VI de la loi, qui concernent la langue de travail et la participation équitable des deux communautés linguistiques. J'estime comme vous qu'il faudrait modifier le projet de loi, afin d'y mentionner ces deux parties, comme on l'a fait pour Air Canada. Mais vous savez comme moi que la Loi sur les langues officielles a été adoptée il y a deux ans et demi, en 1988, mais que nous n'avons pas encore de règlement concernant la langue de travail et la participation équitable.

Dans la partie V concernant la langue de travail, l'article 34 stipule que l'anglais et le français sont les langues de travail des institutions fédérales. Leurs agents ont donc le droit d'utiliser, conformément à la présente partie, l'une ou l'autre. Nous avons ensuite l'article 35... il y a donc lieu d'établir des règlements.

[Text]

• 1130

If the committee sees fit to amend Bill C-85 and to bring in Parts V and VI of the Official Languages Act, what situation are we left with, since we do not yet have the regulations relating to Parts V and VI? Would this put more pressure on the government to bring in the regulations, or does it simply leave things in a state of chaos?

Mr. Fortier: Thank you very much, Mr. Allmand, for this question. Without regulations it would leave a situation exactly identical for airports, for this act as it does for everything else. That is why we think it is very important for the government to introduce those regulations.

The fact that the regulations do not exist in these two areas did not prevent the act from taking full effect as of the 15th of September, 1988. Simply, it leaves more to interpretation than it would if regulations had come out. This is the only difference I can see.

If I might take the opportunity, you referred at the beginning of your statement to one of our points—that is, the applicability of certain linguistic obligations to concessionaires. I would like to point out to those who might be frightened by this that if one goes by the draft regulation on communications and service to the public—which for three months now has been under consideration by the Joint Committee on Official Languages—not all concessionaires are required to provide services in both languages.

If I could sum it up in one sentence, the concessionaires in the groups or the categories mentioned in the draft regulations are only those that relate, rather directly, to the function of serving a travelling public in the communications sense. For instance, if in an airport you are selling vegetables or shoes, the concessionaires do not have to be bilingual. This is not really a constituent part of the service that has to be provided to travellers. Restaurant owners, on the other hand, are supposed to provide bilingual services. When you travel, you should be able to eat if you are hungry. This is considered part of the basic function of transportation, and one of the basic requirements of the traveller.

My only point was that this does not apply to all concessionaires, in accordance with the best definition that exists at the present time. It is only a draft regulation, but it has some authority nonetheless.

Mr. Allmand: You will recall that the associations representing the minority language groups—fédération des francophones hors Québec, Alliance Québec, and others—have objected to parts of these draft regulations and have asked them to be more generous with respect to the language minorities.

The draft regulations are not yet in their final form; as you say, they are before the other committee, subject to amendment.

The other thing that interested me—and you referred to it—was subsection 82.(1) of the Official Languages Act of 1988, which states:

In the event of any inconsistency between the following Parts and any other Act of Parliament or regulation thereunder, the following Parts prevail to the extent of the inconsistency: Part I, Part II, Part III, Part IV and Part V, 'Language of Work'.

[Translation]

Si le comité juge bon de modifier le projet de loi C-85 afin d'y faire mention des parties V et VI de la Loi sur les langues officielles, serons-nous bien avancés étant donné qu'il n'existe pas encore de règlement concernant ces parties. Le gouvernement se sentira-t-il davantage tenu d'établir ces règlements, ou est-ce que les choses resteront dans le même chaos?

M. Fortier: Je vous remercie beaucoup pour cette question, monsieur Allmand. En l'absence de règlement, la situation des aéroports ne changera nullement, et pas uniquement dans le cadre de cette loi. Il nous paraît donc essentiel d'établir ces règlements.

L'absence de règlement dans ces deux domaines n'a pas empêché la loi d'entrer pleinement en vigueur dès le 15 septembre 1988. Cette lacune exige simplement une plus grande interprétation de la Loi. C'est la seule différence, à mon avis.

Je voudrais souligner qu'au début de votre intervention, vous avez parlé de l'un de nos arguments, celui de l'application de certaines obligations linguistiques aux concessionnaires. Je voudrais dire à ceux que la chose pourrait effrayer que si l'on s'en tient à l'avant-projet de règlement sur les communications et le service au public qu'examine depuis trois mois le Comité mixte des langues officielles, ce ne sont pas tous les concessionnaires qui sont tenus de fournir des services dans les deux langues.

Pour résumer, les concessionnaires des groupes ou des catégories mentionnés dans l'avant-projet de règlement sont seulement ceux qui servent le public au sens des communications. Par exemple, les concessionnaires qui vendent des légumes ou des chaussures dans un aéroport n'ont pas à être bilingues, car leur service n'est pas un service essentiel pour les voyageurs. Mais les propriétaires de restaurant sont censés fournir des services bilingues, car les voyageurs qui ont faim devraient pouvoir manger. On considère que cet élément fait partie des transports et des besoins essentiels des voyageurs.

J'ai simplement dit que cette exigence ne s'applique pas à tous les concessionnaires, conformément à la meilleure définition qui existe actuellement. Le règlement n'est encore qu'un projet, mais il n'en reste pas moins très important.

M. Allmand: Vous vous souvenez que les associations représentant des groupes de la minorité linguistique—Fédération des francophones hors Québec, Alliance Québec et autres, se sont opposés à certaines parties de ce projet de règlement, et ils ont même demandé qu'elles soient plus généreuses envers les minorités linguistiques.

En fait, nous parlons plutôt d'un avant-projet de règlement que l'autre comité examine, et pour lequel il pourra proposer des amendements, comme vous nous l'avez rappelé.

Ce qui m'a intéressé par ailleurs, et dont vous avez parlé aussi, c'est le paragraphe 82.(1) de la Loi sur les langues officielles de 1988 qui stipule où:

Les dispositions des parties qui suivent l'emportent sur les dispositions incompatibles de toute autre loi ou de tout règlement fédéraux: Partie I, Partie II, Partie III, Partie IV, Partie V (langue de travail).

[Texte]

In other words, if I understand correctly the Official Languages Act and this subsection 82.(1), everything in Part V under "language of work" in this statute prevails over anything in Bill C-85 where there is inconsistency or in clarity. Is my interpretation correct? You were suggesting that we amend Bill C-85. But if the committee or the House does not amend Bill C-85, the Official Languages Act of 1988 would prevail with respect to Part V, Language of Work, over Bill C-85 where there is inconsistency or ambiguity. Am I right or wrong?

• 1135

Mr. Fortier: We share your interpretation. In our book it means that you are right. But we are not quite that presumptuous. I think you are right.

Mr. Allmand: Have you sought legal advice?

Mr. Fortier: The question arises, however, what should be the status of part of an organization when it undergoes a change that necessitates the submission of a new act, which is the case now. I am not claiming that the act this committee is studying would violate the Constitution or the Official Languages Act if the changes we have proposed were not adopted. What I say is that in the logic of the Official Languages Act and of its interpretation it would be an anomaly. We are discussing after not the transfer of ownership, but the transfer of management, which is a sort of delegation of powers that were so far exercised by a federal institution. The fact remains that under Bill C-85 designated airport authorities are not subject to Part V of the Official Languages Act.

If you would like to have perhaps a further clarification—I happen to have been a lawyer, but I have forgotten a good deal of it—I might invite Mr. Tardif, who has not forgotten anything, to—

Mr. Allmand: I was going to ask if you had sought legal counsel on my question. I would be pleased to hear from him.

My final question was going to be if the committee adopts the amendments you propose to amend subclause 4.(2) and to bring in clauses 5 and 6, as was done with Air Canada, would that mean any real change in the airports in Canada from what is happening right now as far as providing language of work and equitable participation?

Mr. Fortier: If the bill were changed to incorporate our changes, it would represent no change whatsoever.

Mr. Allmand: Okay. I would like to hear from your legal counsel.

Mr. Richard Tardif (Legal Counsel, Office of the Commissioner of Official Languages): As far as your question regarding section 82 of the Official Languages Act is concerned, it is true that section 82 states that the Official Languages Act has primacy over other legislation. As the commissioner pointed out, it is a quasi-constitutional legislation. But the very fact that under Bill C-85 the designated airport authorities are not subject to Part V makes

[Traduction]

Autrement dit, si je comprends bien la Loi sur les langues officielles et ce paragraphe 82.(1), dans cette Loi, tout ce qui se trouve à la Partie V intitulée «Langue de travail» l'emporte sur toute disposition incompatible ou obscure du projet de loi C-85. Mon interprétation est-elle juste? Vous proposiez que nous modifiions le projet de loi C-85. Mais si le comité ou la Chambre ne le modifie pas, la partie V (langue de travail) de la Loi sur les langues officielles de 1988 l'emporterait sur toute disposition incompatible ou ambiguë du projet de loi C-85. Est-ce bien le cas?

M. Fortier: Nos partageons votre interprétation, et d'après nous, vous avez raison. Mais nous ne pouvons pas l'affirmer.

M. Allmand: Avez-vous demandé des avis juridiques?

M. Fortier: Mais il faut se demander ce qu'il adviendrait d'un organisme qui change de statut, de sorte qu'il devrait être assujéti à une nouvelle loi, ce qui est le cas actuellement. Je ne prétends pas que la loi que le comité étudie violerait la Constitution ou la Loi sur les langues officielles, si les modifications que nous avons proposées n'étaient pas adoptées. Mais je dis que ce serait une anomalie, compte tenu de la teneur et de l'interprétation de la Loi sur les langues officielles. Nous parlons d'une cession de gestion plutôt que d'une cession de propriété, ce qui constitue une sorte de délégation des pouvoirs qu'exerçait jusqu'à présent une institution fédérale. Mais il faut retenir qu'en vertu du projet de loi C-85, les administrations aéroportuaires désignées ne sont pas assujétiées à la partie V de la Loi sur les langues officielles.

Si vous voulez d'autres précisions—j'étais avocat, mais j'ai oublié bien des choses—je pourrais inviter M. Tardif, qui n'a rien oublié du tout, à . . .

M. Allmand: J'allais vous demander si vous avez demandé des avis juridiques au sujet de ma question. Je serais heureux de l'entendre.

Pour terminer, si le comité modifie, comme vous le proposez, le paragraphe 4.(2), et fait appliquer les articles 5 et 6, comme ce fut le cas pour Air Canada, ce qui se fait actuellement dans les aéroports du Canada au chapitre de la langue de travail et de la participation équitable sera-t-il véritablement modifié?

M. Fortier: Pas du tout.

M. Allmand: Très bien. J'aimerais entendre le point de vue de votre conseiller juridique.

M. Richard Tardif (conseiller juridique, Bureau du Commissaire aux langues officielles): À propos de votre question concernant l'article 82 sur la Loi sur les langues officielles, il est vrai que l'article 82 stipule que cette législation l'emporte sur tout autre. Comme l'a indiqué le commissaire, c'est une législation quasi constitutionnelle. Mais étant donné que, dans le projet de loi C-85, les administrations aéroportuaires désignées ne sont pas

[Text]

section 82 not applicable in such case because they are not subject to Part V.

The Chairman: You are down for the second round if you wish. Our next questioner is Mr. Edmonston.

M. Edmonston (Chambly): Bienvenue, monsieur le commissaire. J'aimerais vous poser une question à propos du danger d'établir une jungle linguistique dans les aéroports. Celui qui achète des légumes sera servi en anglais, celui qui mange au restaurant sera servi dans les deux langues et celui qui se fait couper les cheveux sera servi peut-être en anglais ou peut-être en français.

• 1140

Ne voyez-vous pas cela comme un problème, surtout quand on voit l'attitude du président et chef de la direction d'Aéroports de Montréal, Jacques Auger? Il dit que, pour lui, la concurrence avec les autres entreprises est primordiale et qu'on ne devrait pas faire trop attention aux langues officielles parce que cela peut nuire à la concurrence.

Que pensez-vous de ces deux choses, soit le développement d'une jungle linguistique à cause de l'approche technocrate ou bureaucrate, et le raisonnement de M. Auger, qui est d'ailleurs appuyé par le président de la Société de gestion des aéroports de Montréal?

Je dois dire que M. Auger est président et chef de la direction des Aéroports de Montréal.

M. Fortier: Monsieur le président, voici des pièces à conviction, n'est-ce pas? Il est vrai que ce point de vue de M. Auger a ses adeptes ici, mais il est également vrai qu'il a ses adversaires, puisque de deux sources différentes, nous trouvons des points de vue différents. Ce deuxième titre dit qu'Aéroports de Montréal fera du français la langue de travail à Dorval et Mirabel. Donc, ils insistent pour que ce soit la langue de travail.

Pour ce qui est de la jungle linguistique à laquelle vous vous référez, je crois que c'est un point extrêmement intéressant. Je ne crois pas qu'il faille appeler «jungle linguistique» l'établissement de distinctions entre ce qui appartient à proprement parler au monde du voyage et des transports, et ce qui est un acte purement commercial.

Là je vais peut-être dire une des choses les plus importantes de mon exposé. Le but de la Loi sur les langues officielles n'est pas d'exiger partout le plus de bilinguisme possible. Ce n'est pas cela. Il y a une logique, une cohérence. C'est une loi très complète et très détaillée. Dans le cas des aéroports, on a de plus en plus l'habitude d'établir de véritables centres commerciaux pour cet énorme public qui voyage dans les grands aéroports.

Tout ce que je disais tout à l'heure, c'est qu'un immense centre d'achats n'a rien à voir avec le transport. On peut faciliter les choses aux voyageurs sur le plan linguistique, mais le centre d'achats n'est pas directement lié à la fonction de voyager. Vous pouvez faire votre magasinage n'importe où. Cela me semble une distinction non seulement acceptable, mais nécessaire. Si on étendait les obligations de bilinguisme à la limite absolue, on arriverait à une bilinguisation exagérée, trop coûteuse ou autre chose.

[Translation]

assujetties à la partie V, elles ne sont pas assujetties non plus à l'article 82 de la Loi sur les langues officiels.

Le président: Vous pouvez intervenir pour le second tour, si vous voulez. Notre prochain intervenant est M. Edmonston.

Mr. Edmonston (Chambly): Welcome, Mr. Commissioner. I would like to ask you a question about the danger of establishing a linguistic jungle in airports. People buying vegetables will be served in English, those eating in a restaurant will be served in both languages, and those having their haircut will be served maybe in English or maybe in French.

Do you not see that as a problem, especially given Mr. Jacques Auger's attitude, who is President and Chief Executive Officer of Aéroports de Montréal? He feels it is essential to compete with other firms and we should not pay too much attention to official languages because that could make us less competitive.

What do you think of these two ideas, the creating a linguistic jungle because of the technocratic and bureaucratic approach, as opposed to Mr. Auger's viewpoint, which also happens to be shared by the President of the Société de gestion des aéroports de Montréal?

It is important to note that Mr. Auger is President and Chief Executive Officer of Aéroports de Montréal.

Mr. Fortier: Mr. Chairman, that is living proof, is it not? Of course, some of you may support Mr. Auger's view, but there are also those who oppose it, since different sources will have different views. Mr. Auger said his organization would make French the language of work at Dorval and Mirabel. So they insist French be the language of work.

I think the point you made about a linguistic jungle is very interesting. I do not think separating matters relating directly to travel and transport and those relating to a purely commercial activity should be considered a linguistic jungle.

That leads me to perhaps one of the most important points of my presentation. The purpose of the Official Languages Act is not to impose maximum bilingualism everywhere. Not at all. The Act is logical and consistent, as well as very complete and detailed. Airports are becoming more like shopping centres to accommodate the huge number of travellers.

All I was saying earlier was that an enormous shopping centre has nothing to do with transport. We can make things easier for the passengers as far as language is concerned, but a shopping centre has no direct bearing on travelling. You can shop anywhere. That is not only an acceptable distinction, but a necessary one. If bilingualism had to be applied in every way shape and form, it would be ridiculous, expensive and whatever.

[Texte]

Donc, je trouve que la proposition qui est faite dans l'avant-projet de règlement sur les services au public est justifiée en termes généraux, en tout cas dans ce domaine-là.

M. Edmonston: Je comprends le sens de votre intervention, monsieur le commissaire, mais pour moi, il faut respecter les clients, les acheteurs.

Je vais faire une prédiction et je vais vous poser une question par la suite. Vous avez eu 200 plaintes au cours des trois dernières années. Même si on exige le respect de la Loi sur les langues officielles dans les aéroports, le nombre de ces plaintes va augmenter considérablement parce que le public ne fait pas d'acrobaties intellectuelles pour se dire: Ceci n'est pas une fonction de voyage; c'est quelqu'un qui me vend autre chose. Les gens, surtout ceux du Québec, veulent être servis dans leur langue. Quand on parle des langues officielles, les gens du Québec, qui sont majoritairement francophones, ont l'habitude de croire, et avec raison, que s'il s'agit d'un terrain fédéral et que la fonction primordiale de cet aéroport est de bien servir les passagers, ils doivent être servis en français partout, même dans les services connexes. C'est juste un commentaire.

• 1145

M. Fortier: Vous voulez dire que si, juste à côté de l'aéroport Lester B. Pearson, il y a La Baie, Eaton, etc., ces gens-là doivent être...

M. Edmonston: Je dis que, si le commerce se trouve dans le complexe de l'aéroport, les gens devraient être servis en français s'ils le demandent. Je sais que cela va vous causer beaucoup de problèmes, surtout avec ce gouvernement, mais si on veut être intellectuellement honnête quand on dit que les langues officielles devraient avoir droit de cité dans tous les domaines où le gouvernement joue un rôle prédominant... Et ne me dites pas que le gouvernement fédéral ne joue pas un rôle prédominant dans les aéroports! Dans nos contrats, que ce soit avec la deuxième partie ou la troisième partie, nous devons mettre une clause importante, essentielle, primordiale: tous les clients de toutes ces concessions devront être servis dans les deux langues. Oui, monsieur le commissaire!

M. Fortier: Monsieur le président, je crois que c'est un point de vue très intéressant. Comme beaucoup de points de vue, c'est un point de vue très légitime, mais nous sommes là pour interpréter la Loi sur les langues officielles. Ce que je voulais dire, et c'est très important parce qu'il y a beaucoup de Canadiens qui ne le comprennent pas, c'est que ce n'est pas une loi maximaliste en matière de bilinguisme. C'est une loi qui est bien faite, je crois, et qui essaie de donner les services dans les deux langues partout où c'est lié d'assez près aux services officiels ou aux services qui sont la responsabilité de l'État. Plusieurs provinces se sont montrées d'accord là-dessus. Je ne voulais pas discuter davantage de ce point de vue, mais je pense qu'il est très, très important de dire que nous sommes à la recherche d'une application complète de la loi, mais non d'une application qui forcerait, où que ce soit au pays, un bilinguisme plus grand que celui exigé par la loi.

M. Edmonston: Je comprends cela, monsieur le commissaire, mais je voudrais vous poser une question sur la concurrence dont M. Earle et M. Auger ont parlé. M. Auger disait que, si on est obligé de travailler dans les deux langues,

[Traduction]

So I think the proposal in the draft bill regarding services to the public is basically legitimate, at least in this area.

Mr. Edmonston: I know where you are coming from, Mr. Commissioner, but I think you have to have respect for the customers, the buyers.

I will make a prediction and ask you a question after. Over the past 3 years, you have received 200 complaints. Even if airports do have to comply with the Official Languages Act, the number of complaints will increase considerably because the public will not think rationally. They will not make the distinction between something directly related to travel and a vendor selling them another product. People want to be served in their own language, especially Quebecers. When we speak of official languages, Quebecers, who are mostly francophone, justifiably think that if official languages is a federal responsibility and the airports main purpose is to serve passengers, then they should be able to use French everywhere, even for services only related to the airport. It is just a point I wanted to make.

Mr. Fortier: You mean that if there was The Bay or Eatons right beside the Lester B. Pearson airport, those people should be...

Mr. Edmonston: I am saying that if the shop is in the airport complex itself, they should be served in French if they so request. I know that will cause you a lot of problems, especially with this government, but if we want to be honest with ourselves, if we say both official languages must prevail in all areas where the government plays a predominant role... And do not tell me the federal government does not play a key role in the airports! We must include a very important and crucial clause in our contracts, be they with a second or third party: All concessionaires must be able to serve their customers in both languages. Yes, Mr. Commissioner!

Mr. Fortier: Mr. Chairman, that is a most interesting viewpoint. Like many others, it is perfectly legitimate, that we are here to interpret the Official Languages Act. What I am about to say is very important because a lot of Canadians are confused; this Act is not a hard-line law for bilingualism. I think it is fair and tries to ensure bilingual services anywhere they relate fairly closely to official or government services. Federal provinces have agreed with that. I do not want to dwell on this, but I find it most important to say that we would like the Act to be fully enforced, but not to a point where it would mean excessive bilingualism anywhere in the country.

Mr. Edmonston: I understand that, Mr. Commissioner, but I would like to ask you something about the competition Mr. Earle and Mr. Auger referred to. Mr. Auger said that if you have to work in both languages you cannot be

[Text]

on ne peut pas être concurrentiel. Je pense que cela affecte surtout la langue française, parce que je ne pense pas qu'il y ait un problème à travailler dans la langue anglaise. Je vois cela comme une façon de faire l'érosion des langues officielles en entrant par la porte arrière. D'après-vous, si tous les règlements et l'esprit de la Loi sur les langues officielles étaient respectés dans les aéroports, est-ce que cela nuirait à la concurrence?

M. Fortier: Permettez-moi de donner un petit complément d'information sur le point précédent. J'ai ici la liste de tous les services conventionnés, *that is, contract services*, qui sont couverts et qui doivent être donnés dans les deux langues. Je ne vais pas vous énumérer cela pour épargner le temps, mais vous remarquerez que c'est quand même substantiel. Tout ce qui se rapporte vraiment au transport et à la communication se trouve inclus là-dedans. Vous avez, par exemple, la restauration, la location de voitures, le change, les boutiques hors taxe, etc., etc.

M. Edmonston: Les légumes sont-ils inclus?

M. Fortier: Non, les légumes ne sont pas là. Ils ne sont pas inclus, sauf s'ils sont servis dans un restaurant, ce qui est un endroit normal pour trouver des légumes. Si vous voulez faire vos emplettes de légumes, vous n'êtes pas obligé de les faire dans un aéroport. Vous pouvez attendre d'arriver chez vous et là, vous achetez dans la langue que vous préférez.

M. Edmonston: D'accord.

• 1150

Mr. Allmand: On a point of order, even if you do not read it, it would be helpful if your list were tabled so that—

The Chairman: I was just about to ask the witness to table the list.

Mr. Fortier: We would be pleased to do that, Mr. Chairman. We will give it to you at the end of the meeting, if you wish.

The Chairman: Thank you.

M. Fortier: Pour ce qui est de la concurrence, je vous dirai que, si les obligations totales de la Loi sur les langues officielles risquent de mettre sur ses genoux une entreprise, je ne vois pas pourquoi Air Canada, une fois privatisée, les a acceptées entièrement. Je ne vous dis pas non plus que c'est gratuit, mais souvent, la justice telle qu'elle est définie par le Parlement nécessite certains coûts, et nous estimons que ces coûts sont raisonnables.

Nous estimons aussi que l'absence, dans ce projet de loi C-85, d'une mention particulière de l'applicabilité du droit à la langue de travail risque, dans certains cas, de léser très sérieusement le public majoritaire, au Québec en particulier. Nous savons tous que la situation est différente ailleurs, mais je crois qu'on reconnaît en général que la langue de la majorité dans une province doit pouvoir être employée librement. Il se trouve qu'à cause de la différence de situation entre les deux langues au Québec, il a fallu légiférer pour imposer l'emploi de la langue de la majorité. Si cela a été jugé nécessaire, et je crois que c'était nécessaire, ce l'est encore plus lorsqu'il s'agit du transfert d'une partie des

[Translation]

competitive. That means mostly the French language, because I do not think there is any problem working in English. I see that as a way of skirting around the whole official languages issue. If airports complied with all the regulations and the spirit of the Official Languages Act, do you think that would hinder competition?

Mr. Fortier: Let me add something on the previous point. I have with me the list of all contract services covered by the Act that have to be bilingual. In the interests of time, I will not read it, but I would like to point out that it is quite lengthy. The list contains any service directly related to transport and communications. For example, there is food, car rental, exchange, duty free shops, etc., etc..

Mr. Edmonston: Are vegetables included?

Mr. Fortier: No, vegetables are not on the list. They are not included unless they are served in a restaurant, where one would normally find vegetables. If you want to buy your vegetables, you do not have to do it at the airport. You can wait until you get home and use the language of your choice.

Mr. Edmonston: All right.

M. Allmand: Rappel au Règlement, monsieur le président. Même si vous ne lisez pas la liste, il serait utile de déposer la liste pour que...

Le président: J'allais justement demander au témoin de déposer la liste.

M. Fortier: Avec plaisir, monsieur le président. On vous en donnera une copie à la fin de la séance, si vous voulez.

Le président: Merci

Mr. Fortier: As for competitiveness, I would simply ask why Air Canada agreed to all the obligations of the Official Languages Act after it was privatized if those obligations carry such a risk of bringing down a company. I am not saying that there is no price to pay; however, justice as defined by Parliament, frequently carries a price, and we feel that in this case, the price is reasonable.

Moreover, Bill C-85 includes no provisions for application of the right to the language of work; we believe that, in some cases, this could be very prejudicial to the majority population, particularly in Quebec. We are all aware that things are different elsewhere, but I believe it is generally acknowledged that the majority population in a given province should be able to use its language freely. Because the two languages have a different status in Quebec, legislation was required to impose the majority language. This was deemed necessary at the time—and I believe was indeed necessary; in fact, it is still necessary, since we are talking about transferring a part of the obligations of a

[Texte]

obligations d'une institution fédérale à une nouvelle institution. Je répète qu'en plus de cela, ce n'est pas une privatisation.

M. Edmonston: La Loi 101 au fédéral.

M. Fortier: Je pense qu'il y a beaucoup de différence entre la loi fédérale et la Loi 101, puisque la loi fédérale s'applique également à ce que les droits de la minorité soient respectés spécifiquement. Cependant, nous ne sommes pas ici pour analyser la Loi 101. Ce qu'il faut dire, c'est que la Loi 101 précise...

The Chairman: It would be too long.

M. Fortier: ... que le français doit être employé comme langue principale de travail, mais qu'elle ne dit pas du tout que la langue des minorités ne doit pas être employée.

Je pense donc qu'il n'y a pas de contradiction sur ce point-là entre les deux lois. Je crois qu'on reconnaît en général qu'il est naturel que la langue de la majorité soit employée. Dans le cas du Québec, il a fallu en faire une obligation législative parce que cela ne se faisait pas automatiquement.

M. Edmonston: J'invoque le Règlement. Le commissaire a fait référence à un document concernant 200 plaintes, je crois. Pouvez-vous déposer ce document analysant les 200 plaintes portées au cours des trois dernières années concernant le service dans les aéroports?

The Chairman: Mr. Edmonston, I would suggest that we take that up at the end of the session.

M. Langlois (Manicouagan): Je voudrais, moi aussi, souhaiter la bienvenue à M. Fortier et à ses adjoints qui nous ont apporté des points qui, d'après moi, sont extrêmement valables.

• 1155

Avant de poser ma première question à M. Fortier, j'aimerais revenir aux commentaires qui ont été formulés par M. Edmonston relativement au témoignage de M. Earle et de M. Auger de l'administration aéroportuaire de Montréal.

J'ai demandé à M. Earle et à M. Auger quelles contraintes impliquerait pour l'administration aéroportuaire l'inclusion des articles 5 et 6 de la Loi sur les langues officielles dans le projet de loi C-85. M. Earle a dit bien clairement que les aéroports de Montréal et de Mirabel continueraient d'être des opérations bilingues, qu'ils continueraient de donner des services dans les deux langues officielles du pays et qu'ils accommoderaient les utilisateurs des aéroports. M. Auger a ajouté que, si les articles 5 et 6 étaient inclus dans la loi, cela pourrait mettre les aéroports de Dorval et Mirabel dans une position concurrentielle difficile, parce que d'autres aéroports avec lesquels Montréal et Mirabel font affaire, entre autres Boston et New York, n'ont pas à subir les mêmes contraintes. C'est dans ce contexte-là que les commentaires de M. Auger ont été faits. Il a tout simplement parlé de leur situation quotidienne.

Monsieur Fortier, dans la situation actuelle des aéroports administrés par Transports Canada, est-ce que les articles 5 et 6 de la Loi sur les langues officielles s'appliquent dans le cas des tiers conventionnés?

[Traduction]

federal institution to a new institution. Moreover, I would repeat that this is not privatization.

Mr. Edmonston: A federal Bill 101.

Mr. Fortier: There are many differences between the Official Languages Act and Bill 101, since the Official Languages Act contains specific provisions for the respect of minority rights. We are not here to analyze Bill 101, however. All we should say is that Bill 101 specifies...

Le président: Ça prendrait trop longtemps.

Mr. Fortier: ... that French should be used as the principal language of work, but there is nothing in it that says that minority languages should not be used.

Therefore, I do not think the two bills contradict each other on this point. I feel it is generally acknowledged that it is natural for the majority language to be used. However, in Quebec, this had to be legislated, since it was not happening automatically.

Mr. Edmonston: Point of Order, Mr. Chairman. The Commissioner has referred to a document concerning 200 complaints, I believe. Could you table that document, which analyzes the 200 complaints about airport services made over the past 3 years?

Le président: Monsieur Edmonston, je propose qu'on laisse ça pour la fin de la séance.

Mr. Langlois (Manicouagan): I would like to join in welcoming Mr. Fortier and his assistants. They have raised many points which I consider extremely valid.

Before asking Mr. Fortier my first question, let me come back to Mr. Edmonston's statements on testimony by Mr. Earle and Mr. Auger regarding the administration of Dorval Airport in Montreal.

I asked Mr. Earle and Mr. Auger to explain how the administration of Dorval Airport would be constrained if Sections 5 and 6 of the Official Languages Act were included in Bill C-85. Mr. Earle said very clearly that Dorval and Mirabel airports would continue to operate in both languages, that they would continue to provide services in both official languages, and that they would accommodate airport users. Mr. Auger said that the inclusion of Sections 5 and 6 in the bill might have a negative impact on Dorval and Mirabel's competitiveness, since other airports with which Dorval and Mirabel deal -including Boston and New York -are not subject to the same constraints. That was Mr. Auger's perspective. He was simply talking about their day to day situation.

Mr. Fortier, given the way airports are currently administered by Transport Canada, do Sections 5 and 6 of the Official Languages Act apply to concession holders?

[Text]

M. Fortier: Selon l'interprétation qui lui a été donnée, la loi prévoit que les services doivent être donnés par les concessionnaires dans les deux langues partout où il y a demande suffisante. C'est pour cela que les plaintes que nous recevons sont bien fondées.

M. Marc Thérien (directeur général, Direction des politiques, Commissariat aux langues officielles): En ce qui a trait à la langue de travail ou la participation équitable chez les concessionnaires, la loi ne s'applique pas. Elle s'applique uniquement à l'institution fédérale. La seule obligation imposée aux concessionnaires, c'est l'obligation de service.

M. Langlois: Est-ce que le fait d'inclure les articles 5 et 6 de la Loi sur les langues officielles dans la projet de loi C-85 changerait quoi que ce soit au fonctionnement des concessionnaires?

M. Fortier: Non, cela n'y changerait rien. Leurs obligations seraient les mêmes. Cela s'appliquerait dans le cas du transfert d'autorité pour la gestion de l'aéroport, mais pour ce qui est des concessionnaires, le fait d'ajouter ceci ne changerait pas les règles qui s'appliquent à eux actuellement.

M. Langlois: Les représentants des autorités aéroportuaires que le Comité a rencontrés jusqu'à maintenant ont tous dit qu'ils voulaient être traités comme des organisations privées en ce qui concerne la langue de travail et la participation équitable.

J'ai cru comprendre, dans votre mémoire, que les autorités aéroportuaires devant être mises en place ne peuvent pas être identifiées à des organisations privées. Est-ce que j'ai bien compris? Est-ce que le fait de transférer une responsabilité de Transports Canada à des administrations comme celles qui sont mises sur pied dans le moment permet à ces organisations de revendiquer le droit d'être traitées comme des organisations privées en vertu de la Loi sur les langues officielles?

• 1200

M. Fortier: Monsieur le président, il faut se rappeler que, si le respect des langues officielles était acquis sans législation et sans réglementation, les articles 16 à 23 de la Charte des droits et libertés et la Loi sur les langues officielles ne seraient pas nécessaires. Je veux démontrer que ce respect n'est pas automatique.

En second lieu, nous croyons que, lorsqu'un gouvernement poursuit deux politiques, et les gouvernements sont là pour poursuivre toutes les politiques qu'ils choisissent en respectant les lois, donc, lorsqu'il y a une politique de privatisation et une politique sur les langues officielles, il faut concilier les deux.

Je comprends très bien que M. Auger, du point de vue de l'exploitant, croit qu'il serait beaucoup plus simple de n'avoir aucune obligation, mais dans ce cas-là, je suggère qu'on change également le Code du travail, qu'on abolisse les syndicats et qu'on organise la société de telle sorte qu'on soit le plus concurrentiel possible, au mépris des droits des employés, du public, etc. Il y aurait des économies très importantes à faire, mais je suis sûr que ce n'est pas ce genre d'économies que nous voulons faire au Canada. Nous sommes une société de droits, une société de respect des citoyens, une société qui est allée très loin, plus loin que beaucoup d'autres sociétés pour garantir le respect de ces droits.

[Translation]

Mr. Fortier: According to the way it has been interpreted, the Act stipulates that concession holders must provide services in both languages wherever there is sufficient demand. This is why the complaints we receive are well founded.

Mr. Marc Thérien (Director General, Policy Analysis Branch, Office of the Commissioner of Official Languages): The sections of the Official Languages Act dealing with language of work and equitable participation do not apply to concession holders. They apply only to federal institutions. Concession holders are responsible only for providing services.

Mr. Langlois: Would the inclusion in Bill C-85 of Sections 5 and 6 of the Official Languages Act have any impact on concession holders?

Mr. Fortier: No, none. Their obligations would remain the same. There would be an impact if airport management authority were transferred, but not on concession holders; there would be no change to the regulations that apply to them now.

Mr. Langlois: Airport authority representatives who have appeared before the committee to date, have said that, with respect to language of work and equitable participation, they would like to be treated as private organizations.

However, in your brief, I believe you said that airport authorities to be set should not be identified as private organizations. Did I understand you correctly? Does the very fact of transferring some Transport Canada authority to organizations like those being set up now entitle the organizations to claim the right of being considered private for the purposes of the Official Languages Act?

Mr. Fortier: Mr. Chairman, we should bear in mind that if official languages had been respected without statutes or regulations, Sections 16 to 23 of the Charter of Rights and Freedoms and the Official Languages Act would not have been necessary. I mean that respect for official languages is not automatic.

Moreover, we feel that when a government has two policies –and governments are there to apply any policies they choose within the law –that is to say, when there is a privatization policy and an official languages policy, the two must be reconciled.

I understand Mr. Auger's point of view; he sees things from the operators, perspective and believes it would be much easier to have no obligations. However, we could take it a little further –we could change the labour code, abolish unions and organize society so that it is as competitive as possible, without taking into account the rights of employees, the public and so on. We would save a great deal of money, but I am sure that this is not how Canadians want to save money. We are a society that has rights, a society in which citizens are respected, a society that has gone very far, much further than other societies, in guaranteeing respect for those rights.

[Texte]

Il est bien évident qu'un concessionnaire ou une autorité à qui on délègue des pouvoirs se sentirait plus à l'aise en faisant quelques économies, mais cela ne veut pas du tout dire qu'il faille écouter ce conseil. Si on l'écoutait dans beaucoup d'autres domaines où la justice sociale est engagée ou en matière de langues officielles, on arriverait à démantibuler complètement tous les fondements essentiels de notre société.

Je pense que c'est cela, l'argument. Il est naturel qu'ils disent ce qu'ils disent, mais ce qu'ils disent a des répercussions qui vont beaucoup plus loin qu'il ne le semble a priori. Si on acceptait ces arguments—là dans le cas des langues officielles, pourquoi est-ce qu'on ne les appliquerait pas dans le cas de toute la législation relative au travail? Ce serait d'une gravité extraordinaire.

M. Langlois: Si le projet de loi C-85 était adopté tel quel par la Chambre des communes du Canada et qu'il était soumis à l'interprétation d'un tribunal en regard des dispositions de la Loi sur les langues officielles—quelqu'un prétendrait que les droits des gens ne sont pas respectés parce que les articles 5 et 6 de la Loi sur les langues officielles ne sont pas inclus là-dedans—, quelle pourrait être l'interprétation du tribunal?

M. Fortier: Monsieur le président, je n'oserais pas faire des pronostics sur les jugements d'un tribunal. Je vous ai donné nos interprétations que nous estimons justes, mais il y a des tribunaux précisément pour se livrer à des arbitrages.

Nous avons vu cela dans une perspective législative plutôt que dans une perspective judiciaire. Évidemment, le Parlement est là et les comités sont là pour aider le Parlement à prendre les meilleures décisions possibles. Nous avons expliqué pourquoi nous croyons que, dans l'esprit de la Loi sur les langues officielles et pour d'autres raisons, tenant compte des facteurs concurrentiels, etc., le projet de loi dans sa forme actuelle va contre l'esprit de la Loi sur les langues officielles et donc contre l'esprit de la Charte des droits et libertés relativement aux langues officielles. À notre avis, c'est très sérieux.

Comme je ne veux pas me prendre pour un juge de la Cour suprême, je m'arrête là.

• 1205

The Chairman: Mr. Sobeski, you will be next. Before we start the questioning, would the committee please indicate at what time they wish to adjourn?

M. Langlois: À 12h30.

Le président: Merci.

Mr. Sobeski (Cambridge): The bill right now in Part IV does provide under the Official Languages Act the continuation of service to the public, so I think we are quite pleased with that. When the Calgary airport made their presentation, they made reference to a letter they had received from the commissioner which congratulated them for the good example they provided to the air traveller during the Winter Olympics. So clearly, when it comes to service to the public, I think that is well protected under the act.

[Traduction]

Clearly, a concession holder or an authority to which powers have been delegated, would feel more comfortable with more savings, but that does not mean that we have to listen to their advice. If we listened in other areas where social justice is at stake, or in official language matters, we would essentially dismantle the foundations of our society—the principles on which our society is built.

That is my reasoning. It is quite natural for concession holders to make the statement they do, but those statements would have far greater repercussions than we can initially see. If we accepted their reasoning in the case of official languages, there would be no basis for rejecting that reasoning in the area of labour law. This would have very serious repercussions.

Mr. Langlois: If Bill C-85 were passed by the House of Commons in its present form, and were subject to interpretation by the courts as regards the Official Languages Act, someone would surely say that people's rights were not being respected since Sections 5 and 6 of the Official Languages Act had not been included. What, in your opinion, would be the court's interpretation?

Mr. Fortier: Mr. Chairman, I would not dare predict a court's decision. I have presented our own interpretation. Arbitration, however, is in the province of the courts.

We have examined the issue from a legislative, rather than a judicial, perspective. However, we do have Parliament and the committees exist in order to help Parliament reach the best possible decisions. We have explained why we believe that, in its present form, Bill C-85 does not reflect the intent of the Official Languages Act, and thus runs counter to the spirit of the Charter of Rights and Freedoms as regards Official Languages, for many reasons. We consider this extremely serious.

Since I am not a Supreme Court judge, I will stop there.

Le président: Monsieur Sobeski, la prochaine question est à vous. Mais avant de commencer les questions, les membres du comité pourraient-ils me dire l'heure à laquelle ils aimeraient finir?

Mr. Langlois: At 12.30.

The Chairman: Thank you.

M. Sobeski (Cambridge): Dans sa forme actuelle, le projet de loi avec la Partie IV garantit la continuation du service au public, en vertu de la Loi sur les langues officielles. Je pense que nous sommes satisfaits de cela. Quand les représentants de l'aéroport de Calgary ont comparu devant ce comité, ils ont mentionné une lettre du commissaire, dans laquelle celui-ci les félicitait pour le bon exemple donné aux passagers pendant les Olympiades d'hiver. Il me semble donc évident que les services au public sont bien protégés en vertu de la loi.

[Text]

On these 200 complaints, they relate to service to the travelling public. Even if Bill C-85 passes in its present form, we would still see those complaints continuing to come to the Commissioner of Official Languages, because indeed that is your job. So there really would be no change in that.

Mr. Fortier: That is right, sir. And obviously more than 90% of all complaints relate to the service to the public. Language of work has a smaller number because it can be invoked only by public servants. Equitable participation is not open to court challenges, because it is not a right for individuals but for collectivity. It is a matter of the right balance between the two communities.

Mr. Sobeski: That was the question I was leading up to. How many complaints have come in to the commissioner related to Part V relative to the work issue that has been left out of the legislation? Is that included in this 200 or is that...?

Mr. Fortier: Yes, it would be included, but I would hate to give you inaccurate statistics. We would be quite glad to give you an exact breakdown.

Mr. Sobeski: But it is a smaller proportion.

Mr. Fortier: Yes, it is bound to be a smaller proportion.

Mr. Sobeski: That is obviously the concern we have, because that has been eliminated from the act.

Mr. Fortier: And as you know, one further reason why it would be a smaller number is that the language of work provisions apply only to certain districts in the three provinces I have mentioned. They do not apply outside of parts of New Brunswick, Quebec, and Ontario.

Mr. Sobeski: I was looking at some of the testimony on the draft proposal for official languages, and it talked about the number of bilingual positions in the provinces. It was quoting numbers of 2% in British Columbia, 3% in Alberta, 54% in Quebec, but what you have just told me is that the people in Alberta and B.C. could not complain to the official language officer under Part V. You are saying that the work complaints can only come from the three provinces that you mentioned.

Mr. Fortier: That is right, sir. Under the new 1988 act, Parliament has made very sure that this could not be changed easily. It is to my knowledge one of the very few instances of legislation where you have a negative resolution, which is the parliamentary meaning of this. It would call for a successful negative resolution of Parliament to make any change in the district for which this right of choice of language of work is prescribed.

In other words, more simply, it would be exceedingly difficult to extend those areas in the case of language of work.

• 1210

Mr. Sobeski: In other words, then, Part V would really only apply to airports in New Brunswick, Quebec, and Ontario.

[Translation]

Les 200 plaintes en question portent sur les services aux voyageurs. Même si le projet de loi C-85 était adopté comme tel, le commissaire aux langues officielles recevrait toujours ces plaintes, parce que c'est son travail. Je ne crois pas que le nombre de plaintes changerait.

M. Fortier: Vous avez raison, monsieur. De plus, évidemment, plus de 90 p. 100 des plaintes portent sur les services au public. Il y a moins de plaintes sur la langue de travail parce que seulement les fonctionnaires peuvent soumettre ces plaintes. La participation équitable ne peut pas être soumise à un tribunal, parce qu'elle représente un droit pour la collectivité, pas un droit individuel. Ce qu'il nous faut, c'est trouver l'équilibre entre les deux collectivités.

M. Sobeski: C'est à cette question que je voulais en venir. Combien le commissaire a-t-il reçu de plaintes a reçu le commissaire portant sur les articles de la Partie V qui n'ont pas été inclus dans le projet de loi? Ces plaintes font-elles partie des 200...?

M. Fortier: Oui, elles font partie des 200, mais je ne veux pas vous donner des chiffres erronés. J'aimerais bien vous donner des chiffres exacts.

M. Sobeski: Mais le pourcentage est plus faible.

M. Fortier: Oui, le pourcentage ne peut être que plus faible.

M. Sobeski: Évidemment, c'est cela qui nous préoccupe; on a éliminé ces articles de la loi.

M. Fortier: Et vous savez très bien qu'une autre raison pour ce pourcentage plus faible est que les dispositions en matière de langue de travail s'appliquent seulement à certains districts dans les trois provinces que j'ai mentionnées. Ils ne s'appliquent pas hors de certaines parties du Nouveau-Brunswick, du Québec, et de l'Ontario.

M. Sobeski: Dans certaines parties du témoignage sur l'avant-projet de règlement en question, j'ai vu des références au nombre de postes bilingues dans les provinces. J'ai vu 2 p. 100 pour la Colombie-Britannique, 3 p. 100 pour l'Alberta, et 54 p. 100 pour le Québec—mais vous venez de me dire que les gens de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ne peuvent pas se plaindre au commissaire aux langues officielles en vertu de la Partie V. Vous dites que les plaintes portant sur la langue de travail peuvent venir seulement des trois provinces que vous avez mentionnées.

M. Fortier: C'est ça. En vertu de la nouvelle loi de 1988, le Parlement s'est assuré que cela ne pouvait pas être changé facilement. Autant que je sache, cette disposition représente une des instances très rares d'une loi où la résolution est négative, c'est-à-dire, où le Parlement doit adopter une résolution négative. Pour tout changement dans la liste de districts qui ont le droit de choisir la langue de travail, il faudrait que le Parlement adopte une résolution négative.

En d'autres mots, il serait extrêmement difficile d'allonger la liste en ce qui concerne la langue de travail.

M. Sobeski: Par conséquent, en d'autres termes, la partie V ne s'appliquerait qu'aux aéroports du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario.

[Texte]

Mr. Fortier: That is right, sir.

Mr. Sobeski: What about Winnipeg?

Mr. Fortier: For language of work, no.

Mr. Sobeski: You have brought up the point about Air Canada. What is the difference between the regulations Air Canada has under the Official Languages Act and say Canadian Airlines? Are they the same, or are they different because one is publicly held and one is privately held?

Mr. Fortier: Canadian Airlines does not come under the Official Languages Act. However, because they have a good sense of business, they provide the service in both languages on a fairly sound and regular basis, which means the argument about competition is a very weak one.

Mr. Sobeski: That seemed to be the impression the Montreal airport left us with. Regardless of what the legislation is, the demands of their consumers say they have to indeed be the leader in a bilingual airport.

The airports talked about the training in both languages that is provided by Transport Canada. Does Transport Canada have to submit to you the numbers they put out on training courses? Do you have those numbers? Do you know the cost to Transport Canada for training in bilingual services? We hear talk of cost and competitiveness, and I am just wondering if those numbers are provided to the Commissioner of Official Languages.

Mr. Fortier: We would be very glad to provide these figures. I do not have them with me because this was not an obvious question, but certainly a breakdown exists. These statistics are kept by the Public Service Commission and individual departments on training costs, and we would be very pleased to provide you with the information.

Mr. Sobeski: If the chairman could ask for them. . .

The Chairman: I suspect, Mr. Sobeski and Mr. Fortier, that it is probably not necessary to table that particular information. It would probably be more appropriate for those members of the committee who want that information to ask the commissioner to send a copy to them.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Good morning, Mr. Fortier. Welcome, and thank you for coming this morning. Like you, Mr. Fortier, I seem to have forgotten most of the law I learned, if I ever learned any at all. You are fortunate, in that you have your lawyer with you today. I do not.

One of the fundamental precepts I seem to recall is that if the law is to be useful and have life and be active within the country and the community, the people have to understand it. I have a perception, and it could be real or imagined, or it could be wrong, that people do not understand. I will use the airports as an example. People do not have an understanding of just what is happening within our communities.

There are some communities in Canada that are not predominantly English or French. I think there is a lot of improper information for those who run the restaurants, the limousine services, the security services at the airport, those

[Traduction]

M. Fortier: C'est exact, monsieur.

M. Sobeski: Qu'en est-il de Winnipeg?

M. Fortier: Pas pour la langue de travail.

M. Sobeski: Vous avez parlé d'Air Canada. Quelle différence y a-t-il entre les règlements visant Air Canada en vertu de la Loi sur les langues officielles et les règlements concernant les lignes aériennes Canadien international? Sont-ils les mêmes ou non, car l'une de ces compagnies est publique et l'autre privée?

M. Fortier: Canadien international n'est pas assujéti à la loi sur les Langues officielles. Cependant, cette compagnie ayant un bon sens des affaires, elle offre assez régulièrement un service dans les deux langues officielles, ce qui signifie que l'argument concernant la concurrence est très faible.

M. Sobeski: C'est l'impression que nous ont laissée les porte-parole de l'aéroport de Montréal. Quelle que soit la législation, les exigences de leurs consommateurs font qu'ils se doivent d'être à la tête d'un aéroport bilingue.

Les représentants des aéroports ont parlé de la formation dans les deux langues qu'assure Transports Canada. Ce ministère doit-il vous soumettre le nombre des personnes en formation linguistique? Avez-vous des chiffres à ce sujet? Savez-vous ce que coûte à Transports Canada la formation en service bilingue? Nous entendons parler de coûts et de concurrence, et j'aimerais savoir si ces chiffres sont soumis au commissaire aux langues officielles.

M. Fortier: Nous serions très heureux de vous les fournir. Je les ai pas ici, car je ne m'attendais pas à cette question, mais nous avons des détails. La Commission de la Fonction publique, de même que les différents ministères ont des statistiques sur les coûts de la formation, et nous serions très heureux de vous fournir ces données.

M. Sobeski: Si le président pouvait les demander. . .

Le président: Monsieur Sobeski, monsieur Fortier, il est probablement pas nécessaire de déposer ces renseignements. Les membres du comité qui voudraient les obtenir devraient plutôt les demander au commissaire qui pourrait les leur envoyer.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Bonjour, monsieur Fortier, je vous souhaite la bienvenue et je vous remercie d'être venu ce matin. Comme vous, monsieur Fortier, j'ai l'impression d'avoir oublié pratiquement tout le droit que j'ai appris mais contrairement à vous, je n'ai pas la chance d'avoir mon avocat avec moi aujourd'hui.

Mais un des principes fondamentaux dont je me souviens, c'est que pour que la loi soit utile et vivante dans un pays, ses citoyens doivent la comprendre. Or j'ai l'impression—et je me trompe peut-être—que les gens ne comprennent pas les lois, et en particulier celles qui visent les aéroports.

Au Canada, certaines communautés ne sont pas anglophones ou francophones de façon prédominante. Il y a des gens qui sont très mal renseignés, comme les gérants de restaurants, de services de limousine, de services de sécurité

[Text]

who are working behind the counters and in some of the smaller airlines other than Canadian and Air Canada. It seems to me that if we have one failing, it is that people do not understand what we are doing. I am wondering how we can better get our message across. Does that come under your area? What more can we do to make people understand just what is trying to be accomplished, what their rights are as an employee of Transport Canada, what their obligations are as an employee of one of the concessionaires that operate within the airport structure? Do you want to comment on that?

• 1215

Mr. Fortier: I would be very glad to comment on that, sir. We are doing quite a lot on informing the public of their rights. We are not part of government, however. I am an officer of Parliament. But it so happens there was a vacuum there and it was progressively occupied with the complicity, if I may say, of the Committee on Official Languages and the Treasury Board that granted us the necessary funding to do the information work. We have a budget in the area of about \$2 million a year. We have a youth program and we have publications such as *Language and Society*. It is a medium-sized program, but we keep checking as to whether it is worthwhile doing it, whether the people need the information, whether they use it. We do it very methodically and the program is very useful.

However, what we keep repeating in our annual reports to government is that there is so much to be said in such different circumstances from one part of the country to another, depending on whether an issue is alive or is receding, we think the government as a whole should do more to inform. Secondly, that the co-operation of Members of Parliament is absolutely indispensable, because as you know, everybody is submerged with information and the question is supplying the right information to the right people. You cannot throw millions of dollars more into information. And who is better equipped to know what information is missing than the member who is constantly in contact with the voters and the citizens? So I think there is a role for everybody.

I think if you looked at what exists, if you were to come to us, for instance, or to the Treasury Board saying we want to have this information, I think it would be provided to you, and generally in printed form, because there exists quite a lot on it. But as you know, leaflets or flyers do not automatically go to the people who need them. So we think there should be a greater effort made in the communications area but we think at the same time that for those who are interested in knowing what the rules of the game are, we can tell them in 95% of the cases and get the last 5% filled by others.

Mr. Comuzzi: I thank you for that answer and I will use your offices, which to this point in time I have not. But what chance then does the community have in responding back to you as to whether they agree this is applicable or is not

[Translation]

dans les aéroports, les préposés au comptoir dans certaines des lignes aériennes moins importantes que Canadien et Air Canada. Notre défaut, c'est que les gens ne comprennent pas ce que nous faisons. Comment pouvons-nous mieux nous faire comprendre? Cela relève-t-il de votre compétence? Que pouvons-nous faire de plus pour que les gens comprennent ce que nous essayons d'accomplir, quels sont leurs droits comme employés de Transports Canada, quelles sont leurs obligations comme employés d'un des concessionnaires ayant des activités dans un aéroport? Avez-vous des observations à faire à ce sujet?

M. Fortier: Je serai très heureux de dire quelques mots à ce sujet, monsieur. Nous faisons beaucoup pour informer le public quant à ses droits. Mais nous ne faisons pas partie du gouvernement, et je ne suis que l'agent du Parlement. Mais il se trouve qu'il y avait justement un vide qui a été progressivement comblé grâce à la complicité—si j'ose m'exprimer ainsi—du Comité des langues officielles et du Conseil du Trésor qui nous ont accordé les subventions nécessaires à notre travail d'information. Nous disposons d'un budget annuel d'environ 2 millions de dollars. Nous avons un programme pour les jeunes et des publications comme *Langue et société*. Il s'agit d'un programme de moyenne envergure dont nous vérifions constamment l'utilité, afin de déterminer si les gens ont besoin de renseignements, et s'ils les utilisent. Nous faisons cela de façon très méthodique, et le programme est très utile.

Cependant, ce que nous disons constamment dans les rapports que nous présentons annuellement au gouvernement, c'est qu'il se passe tant de choses dans le pays que le gouvernement devrait informer davantage le public. Par ailleurs, la coopération des députés est absolument indispensable, parce que tout le monde est submergé d'information et qu'il faut savoir quoi dire et à qui. Il est impossible de dépenser des millions de dollars de plus pour informer, et qui est mieux équipé pour cette tâche que le député qui est constamment en contact avec les électeurs et les citoyens? Je pense donc que tout le monde a un rôle à jouer.

Si vous voyiez ce qui existe déjà, si vous veniez nous voir, par exemple, ou si vous vous adressiez au Conseil du Trésor pour dire que vous voulez obtenir tel ou tel renseignement, je suis sûr que vous pourriez l'obtenir, et généralement sous forme imprimée, car il existe déjà énormément de choses là-dessus. Mais, comme vous le savez, les brochures ou les dépliants ne parviennent pas automatiquement à ceux qui en ont besoin. Il faudrait donc faire un plus grand effort dans le domaine des communications, mais je peux dire qu'il nous est possible de renseigner 95 p. 100 de ceux qui veulent comprendre les règles du jeu, et que nous laissons à d'autres le soin de renseigner les 5 p. 100 qui restent.

M. Comuzzi: Je vous remercie de cette réponse, et j'utiliserai vos services, ce que je n'ai pas fait jusqu'à présent. Les gens ont-ils la possibilité de vous faire savoir s'ils appuient ou non votre point de vue dans tel ou tel domaine?

[Texte]

applicable in their particular area? What is the flow of information back and forth between your commission and the communities within this country, that do not have the fortunate circumstance of being within 100 miles of Ottawa?

Mr. Fortier: The people who are pleased do not communicate with us. The people who are displeased do so in large numbers. So our best way of knowing what public opinion is saying is to look at the number and the subjects of complaints and at public opinion polls and surveys, and we do both.

You know, the failure of Meech created a very considerable commotion, but the figures were constantly upward for the support given to the whole system of language planning. As an example, at the beginning of 1990, in February, three out of four parents wanted their kids to be bilingual. Across the country, 80% felt it was perfectly legitimate for governments to give their services in the two official languages, etc.

The Chairman: Did you say 80%?

• 1220

Mr. Fortier: Yes, that is right, sir, 80%. The statistics on this last point, what you could call official bilingualism, went down a little bit after Meech, but never went down below two-thirds of the population supporting the whole system, which is pretty good. As we point out from time to time, we do not want to be unpleasant to anybody, but we figure that 65% support would be considered by many members and many governments as a very honourable figure indeed.

On complaints, there we have a much more precise idea of where it hitches, if you wish, and where the problems are. We try to solve them, but we are very well informed in that manner. We also read the press carefully. It is fantastic. On an average day we get 40 or 50 clippings on linguistic matters. We get all the information we can. We try to analyse it and to make sure that where complaints are concerned... This is our primary duty under the act that complaints come first in terms of getting service from us, and we do it in an objective way, because this role of ombudsman is a very sacred one in a democracy.

Mr. Comuzzi: Thank you for that answer, Mr. Fortier.

I have one procedural question, Mr. Chairman. There was some discussion about differences in the west that I missed and of which I should be aware. Perhaps Mr. Fortier or somebody could enlighten me on the different application of the legislation to some of the airports in the west or some of the jurisdictions in the west.

Mr. Fortier: If you will allow me, perhaps I should say that to complete the system I outlined we also have five mini-regional offices in the country. We go even beyond this. We have liaison agents, and they are held on a leash. We do

[Traduction]

Y a-t-il un échange d'information entre votre commissariat et le public qui n'a pas la chance de se trouver à 100 milles d'Ottawa?

M. Fortier: Les gens qui sont satisfaits ne communiquent avec nous, ce sont les mécontents qui le font, et ils sont très nombreux. Pour bien connaître l'opinion du public, nous examinons le nombre et les sujets de plaintes ainsi que les sondages d'opinion.

Vous savez que l'échec de l'Accord du lac Meech a suscité un très grand bouleversement, mais les chiffres concernant l'appui à la planification linguistique ont constamment été à la hausse. Par exemple, au début de 1990, en février, trois personnes sur quatre voulaient que leurs enfants soient bilingues. D'un bout à l'autre du pays, 80 p. 100 des gens estimaient qu'il était parfaitement légitime que les gouvernements fournissent leurs services dans les deux langues officielles, etc.

Le président: Vous avez dit 80 p. 100?

M. Fortier: Oui, monsieur, il s'agit bien de 80 p. 100. En ce qui concerne ce qu'on pourrait appeler la politique de bilinguisme officielle, le pourcentage a baissé un peu après Meech, mais la proportion de gens qui appuient l'ensemble du programme n'est jamais descendue en bas des deux-tiers de la population, ce qui est plutôt bien. Comme nous le répétons à l'occasion, nous ne voulons déplaire à personne, mais nous estimons qu'un taux d'appui de 65 p. 100 serait considéré comme un pourcentage très honorable par bien des députés et bien des gouvernements.

Pour ce qui est des plaintes, ce sont elles qui nous donnent une bien meilleure idée de ce qui cloche, si vous voulez, et nous essayons de régler les problèmes qu'on nous signale. Nous sommes très bien informés à cet égard. Nous lisons également les journaux très attentivement. C'est fantastique. Nous recevons en moyenne chaque jour 40 à 50 coupures de presse sur des questions linguistiques. Nous recueillons tous les renseignements possibles. Nous essayons de les analyser et de nous assurer que les plaintes... La principale obligation que nous impose la loi est de nous occuper en premier lieu des plaintes et nous le faisons de manière objective, car ce rôle d'ombudsman ou de protecteur du citoyen est un rôle absolument sacré dans une démocratie.

M. Comuzzi: Je vous remercie de votre réponse, monsieur Fortier.

J'ai une question de procédure à poser, monsieur le président. Il y a eu des discussions au sujet des différences dans l'Ouest, mais j'étais absent et j'aimerais qu'on me renseigne. Monsieur Fortier ou quelqu'un d'autre pourrait peut-être me donner des éclaircissements sur la façon dont l'application de la loi diffèrera dans certains aéroports ou certaines administrations dans l'Ouest.

M. Fortier: Si vous le permettez, j'ajouterai pour compléter la description de notre programme que nous avons également cinq petits bureaux régionaux dans le pays. Nous avons même aussi des agents de liaison auxquels nous

[Text]

not pay them for any more than two days of work a week. That is the maximum. A constant according to Parkinson's law would be to have proliferation in time or employees. We do not have this, but in—

Mr. Edmonston: What about the Spicer commission?

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Fortier: I will not comment on this.

The Chairman: Let us take one issue at a time.

Mr. Fortier: These regional offices are also very important, because they can convey more than complaints; you know the collective evolutions.

On the other question, what was excluded? As an obligation under the Official Languages Act, except for the three provinces I mentioned, there is the language of work requirement. It just does not apply. The rationale for this is that if minority groups are too small—you mentioned a figure of 2%, which is fairly typical of the minority representation in the western provinces—you cannot for 2% have all the instruments of work and all paraphernalia necessary to have a choice of language of work. As I was saying, there are built-in balances in that act, and it is not an extremist act or a maximalist act.

It says that where you have enough of the minority group, and obviously where you have in New Brunswick 34% of the population who are francophone, in Quebec you have from 700,000 to 800,000 English speakers, in Ontario about half a million francophones, there are sufficient concentrations of employees of the state and public service so that it is worthwhile to allow them to work in their language, subject to service to the public where they must obviously use whichever language wherever there is significant demand. This is why this does not apply to any other region. I hope I have been clearer.

Mr. Wilbee (Delta): Coming from British Columbia and being mostly concerned about Vancouver International Airport, I was very interested in your remarks.

• 1225

Just to give you some idea where I am coming from, I studied French for three years in high school and two years in university and was not exposed to it again for another 35 years. I would say this experience is pretty typical for a westerner. We catch a bit of academics and then leave it behind.

As you know, one of the major causes of alienation in the west is this idea that we are having French shoved down our throats. As Members of Parliament we are continually asked "what are you doing to us"?

When I heard the comments of various witnesses that people from Montreal were happy with the bill as it was—they accepted the language issues—and those from Calgary were happy with it... Vancouver said they already

[Translation]

n'accordons pas beaucoup de marge de manoeuvre, car nous ne leur payons pas plus de deux jours de travail par semaine. Selon le postulat de Parkinson nous verrions une prolifération de temps de travail ou d'employés, mais ce n'est pas le cas; cependant, dans...

M. Edmonston: Et la commission Spicer, alors?

Des voix: Oh, oh.

M. Fortier: Je ne ferai pas de commentaire.

Le président: Occupons-nous d'une seule chose à la fois.

M. Fortier: Ces bureaux régionaux sont aussi très importants, car on ne fait pas qu'y transmettre les plaintes, on y connaît l'évolution de la situation dans la région.

L'autre question portait sur ce qui était exclu. L'exigence de la Loi sur les langues officielles concernant la langue de travail ne s'appliquera tout simplement pas, sauf dans les trois provinces que j'ai mentionnées. C'est tout simplement parce que si les groupes minoritaires représentent un pourcentage peu élevé, et vous avez parlé de 2 p. 100, ce qui est assez typique de la représentation des minorités dans les provinces de l'Ouest, on ne peut pas alors avoir tout le nécessaire pour offrir le choix de la langue de travail. Je répète que dans cette loi on essaie d'établir un certain équilibre, que ce n'est pas une loi extrémiste ou maximaliste.

La mesure dit que lorsque le groupe minoritaire est suffisamment important, et c'est le cas évidemment au Nouveau Brunswick où 34 p. 100 de la population est francophone, ainsi qu'au Québec, où il y a entre 700,000 et 800,000 anglophones, et enfin en Ontario où il y a un demi-million de francophones, il y a des concentrations suffisantes de fonctionnaires pour justifier qu'on leur permette de travailler dans leur langue, à condition évidemment que le public obtienne un service dans sa langue, là où la demande est suffisamment importante. C'est pourquoi cette disposition ne s'applique pas à d'autres régions. J'espère avoir été plus clair cette fois.

M. Wilbee (Delta): Comme je viens de la Colombie-Britannique, je me préoccupe plus particulièrement de l'aéroport international de Vancouver et j'ai été très intéressé par vos remarques.

Je dois vous expliquer que j'ai étudié le français pendant trois ans à l'école secondaire et pendant deux ans à l'université, mais ensuite je n'ai plus été exposé à cette langue française pendant 35 ans. Je dirais que c'est le cas de la grande majorité des gens de l'Ouest. Nous suivons quelques cours et ensuite nous ne nous y intéressons plus.

Vous savez que l'une des principales causes du sentiment d'aliénation qui règne dans l'Ouest est l'idée qu'on veut nous forcer à apprendre le français. Les gens nous demandent continuellement, à nous qui sommes leurs députés, ce que nous sommes en train de leur faire.

Quand j'ai entendu divers témoins dire que les gens de Montréal étaient satisfaits du projet de loi tel qu'il est rédigé, c'est-à-dire qu'ils acceptaient les questions relatives à la langue, et que ceux de Calgary étaient également satisfaits...

[Texte]

offered the services in at least 29 languages. I think everybody agrees that the specific things required for travelling are acceptable and commendable. I do not think there is any argument about that.

However, what I hear from airline personnel in that area is a growing concern that because of their inability to converse freely in the two official languages they will be limited in their opportunities for promotion and advancement within the airlines, the civil service or anything connected with the transportation industry. I believe this contributes to that sense of alienation that many westerners feel.

We can start off with a very good premise... I just glanced through the contract services. At the bottom it says "any other form of communication or service". I have no problems with the first bunch, but when I get to the bottom line I see that some bureaucrat from Ottawa can come along and say the shoe-shine boy must speak two official languages, even though his Japanese customers outnumber his French-language customers by a ratio of 10:1 or 20:1. So I agree with your basic premise, but in practical terms...

We have been talking about competition. Vancouver's competition is Seattle, San Francisco, and Denver. If we are going to saddle the concessionaires and people who are working around Vancouver International Airport with more regulations and forms to fill out, if we are going to make it more difficult for them to hire adequate people, then we are putting our Canadian airlines at a disadvantage.

You said Canadian airlines had recognized the need and had fulfilled all the commitments—probably more so. I think the marketplace has a certain amount to do, but my own philosophy is that the more government gets involved the more difficult and less competitive our private industry will become, and these are the people who generate the wealth, who pay the taxes that keep the government running.

That is a little speech, but I thought it should be made because it presents a western point of view. I would appreciate your comments.

Mr. Fortier: I would be pleased to comment. My first observation would be that if having more than one language is so expensive, Switzerland would be bankrupt.

Mr. Wilbee: Yes, but it is a different country. A little country like Switzerland, where they communicate—

Mr. Fortier: It may be a different country, but they operate with four languages and they are far from bankrupt.

I travel a great deal, and I do appreciate that there are facts and perceptions and they do belong to a different "family"—an informational sort of family. If people in B.C. would realize that the sum total of bilingual obligations is represented by one simple figure, which encompasses all the obligations... About 2% of the positions in federal institutions are classified bilingual. So this is the extent of the threat and the cost. But in terms of cost, not every person forming this

[Traduction]

les gens de Vancouver ont dit qu'ils offraient déjà les services dans 29 langues au moins. Nous convenons tous, je pense, que les dispositions relatives aux services directement reliés aux voyages sont acceptables et louables. Je pense que tout le monde est d'accord là-dessus.

Les employés des compagnies aériennes dans cette région me disent cependant qu'ils craignent de plus en plus qu'à cause de leur incapacité à parler couramment les deux langues officielles ils risquent de voir restreindre leurs possibilités de promotion et d'avancement au sein de leurs compagnies, et les fonctionnaires ainsi que tous les travailleurs du secteur des transports éprouvent les mêmes craintes. Je pense que cela contribue à accroître le sentiment d'aliénation que ressentent de nombreux Canadiens de l'Ouest.

J'ai jeté un coup d'œil aux dispositions qui s'appliquent dans le cas des services conventionnés. On parle à la fin de toutes formes de communications ou de services. Je suis prêt à accepter la première partie, mais en lisant la dernière je me rends compte qu'un bureaucrate quelconque à Ottawa pourra venir dire que le cireur de chaussures doit parler les deux langues officielles, même si ses clients japonais sont dix fois ou vingt fois plus nombreux que ses clients francophones. J'accepte donc votre principe de base, mais sur le plan pratique...

Nous avons parlé de concurrence. Les aéroports qui font concurrence à celui de Vancouver sont ceux de Seattle, de San Francisco et Denver. Si nous imposons aux concessionnaires et à tous ceux qui travaillent à l'aéroport international de Vancouver d'autres règlements et des formulaires à remplir, si nous leur rendons plus difficile la tâche de recruter des employés compétents, nous allons alors désavantager nos compagnies aériennes canadiennes.

Vous avez dit que les compagnies aériennes canadiennes avaient reconnu la nécessité de ces dispositions et les avaient toutes respectées, et qu'elles avaient même probablement fait plus que le nécessaire. Je pense que le secteur privé doit faire sa part, mais je suis d'avis que plus le gouvernement intervient, plus il est difficile aux entreprises du secteur privé de faire face à la concurrence, et ce sont ces entreprises qui produisent et qui paient les taxes permettant au gouvernement de fonctionner.

J'ai peut-être fait un petit discours, mais je tenais à vous faire part du point de vue des gens de l'Ouest. J'aimerais maintenant entendre vos commentaires.

M. Fortier: Je vais vous faire part de mes commentaires avec plaisir. Je vous dirai d'abord que si le fait d'avoir plus d'une langue était si dispendieux, la Suisse serait en faillite.

M. Wilbee: Oui, mais le pays est différent. Un petit pays comme la Suisse, où l'on communique...

M. Fortier: Le pays est peut-être différent, mais on y utilise quatre langues et la Suisse est loin d'être en faillite.

Je voyage beaucoup et je peux faire la différence entre des faits et des impressions, qui sont deux éléments d'information différents. Si les gens de la Colombie-Britannique comprenaient qu'on peut identifier par un simple chiffre ce que représentent les obligations en matière de bilinguisme, c'est-à-dire toutes les obligations... Environ 2 p. 100 des postes dans les institutions fédérales sont classés bilingues. C'est donc là toute l'étendue de la menace et du

[Text]

2% represents a cost, because more and more Canadians know the two languages and therefore there is no additional cost for having a bilingual person.

• 1230

We cannot cover the whole ground, but I would like to quote the commissioner of the RCMP when he said:

In the west, every job is open to a unilingual English person from the level of Constable, to that of Deputy Commissioner of the RCMP.

It goes to show that feelings are feelings and perceptions are perceptions, but when you come right down to the facts, the smaller the minorities the less expensive it is to service them. Parliament in its act has clearly again found the right balance, and significant demand is interpreted in such a way that in B.C. you have this approximately 2% of the positions designated bilingual and there are no language-of-work impositions or obligations other than speaking the majority language and in terms of equitable participation it is considered that 2% is satisfactory. But how many people know that it works out that way?

Mind you, if you come to Ottawa, as you know, in the capital of the country, where you have to serve the entire country, including the 25% of the population of that country who speak French, naturally there are more requirements.

Any system where language training would not be provided out of public funds to unilinguals in order to allow them to go to the top would be very unjust. That is why year after year we repeat: be very careful; making savings is something very important, rationalizing is very important, but in this country access must be maintained to a good many unilinguals when they come to the Public Service and they must be given an absolutely fair chance to learn at public expense the other language so that they can go right to the top.

One could go on, but I think these are the fundamentals. I wish these very simple facts were better known.

There are many areas of public interest, and many people in the west consider that essentially bilingualism is something that should belong to the bilingual belt that is made up of those three provinces. What they do not realize is that basically it works out this way because the demand for bilingual incumbents, etc., or bilingual positions is very small, very reasonable, and they do not pay more than their share for this than any other public servant.

Mr. Wilbee: We could carry on this conversation. I would love to debate with you, but because of time we will leave it there.

The Chairman: I was just going to suggest that maybe you could do it outside, or in this room or wherever, after we have finished our hearing.

[Translation]

coût. Pour ce qui est des coûts, cependant, toutes les personnes qui occupent ces 2 p. 100 de postes bilingues ne représentent pas un coût, car de plus en plus de Canadiens connaissent les deux langues et une personne bilingue ne coûte donc pas plus cher.

Nous ne pouvons pas parler de tous les cas possible, mais permettez-moi de citer les paroles du commissaire de la GRC qui a dit:

Dans l'Ouest, tous les postes sont accessibles à une personne unilingue anglophone, à partir des postes de policiers jusqu'à celui de sous-commissaire de la GRC.

On voit donc que les sentiments et les impressions sont une chose mais, quand on examine vraiment les faits, on se rend compte que moins une minorité est nombreuse, moins il en coûte pour lui assurer des services. Encore une fois, le Parlement a su trouver dans sa loi le bon équilibre, de sorte que la disposition relative à la demande importante fait qu'en Colombie-Britannique environ 2 p. 100 des postes sont désignés bilingues et qu'il n'y a pas d'obligation en ce qui concerne la langue de travail, sauf qu'on doit parler la langue de la majorité, et pour ce qui est de la participation équitable, on considère satisfaisant un taux de 2 p. 100. Cependant, combien de gens savent que c'est ainsi qu'on applique la loi?

Comme vous le savez, par contre, à Ottawa, la capitale du pays, on doit servir l'ensemble du pays, y compris les francophones, qui représentent 25 p. 100 de la population, de sorte que les exigences sont plus grandes, naturellement.

Il serait très injuste de ne pas utiliser les deniers publics pour fournir une formation linguistique aux personnes unilingues afin de leur donner la possibilité d'arriver en haut de l'échelle. C'est pourquoi ne répétons chaque année notre mise en garde; il est très important d'économiser et de rationaliser, mais dans notre pays il faut absolument continuer de donner à un grand nombre de personnes unilingues qui entrent à la Fonction publique la chance d'apprendre l'autre langue aux frais de l'État, afin qu'elles aient la possibilité de parvenir au sommet de la hiérarchie.

Je pourrais en dire davantage, mais je pense que c'est là l'essentiel. Je voudrais bien que la population connaisse davantage ces très simples faits.

Il existe bien des domaines qui intéressent la population et, dans l'Ouest, on considère le plus souvent que le bilinguisme concerne principalement ce qu'on pourrait appeler la ceinture bilingue, c'est-à-dire les trois provinces dont nous avons parlé. On ne comprend pas dans l'Ouest que la demande en postes bilingues est très minime, très raisonnable, et qu'il n'en coûte pas vraiment plus cher pour ces postes que pour tout autre fonctionnaire.

M. Wilbee: Nous pourrions poursuivre cette conversation indéfiniment. Je serais ravi de pouvoir encore discuter avec vous, mais le temps nous manque.

Le président: J'allais justement vous suggérer de poursuivre votre entretien après la fin de notre séance, ici ou ailleurs.

[Texte]

• 1235

Mr. Sobeski: Just to clarify, in the province of Quebec and in the province of New Brunswick, where we have well over 30% of the population, and in Ontario you talked about pockets, with regard to Part V, language of work, would it apply to an airport in let us say Sudbury or maybe Sault Ste. Marie, where there is a larger bilingual population, as opposed to the London airport or Kitchener-Waterloo—if we ever got an airport—where the number of francophones is under 5,000? You talked about pockets in Ontario. Does the Official Languages Act, as far as Part V, language of work, is concerned, cover all of the province of Ontario, or just pockets of Ontario?

Mr. Fortier: It does not cover all of any province.

Mr. Sobeski: Thank you. I think the criteria would then get into the official languages regulations.

The Chairman: If we are going to get into this, we had better schedule a session on the official languages. We will now go to Mr. Belsher, who has been waiting patiently.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): Commissioner, thank you very much for appearing before us this morning.

Commissioner, Air Canada was the major shareholder when Air Canada was privatized, whereas the local airport authorities are being turned over in their operation completely to local people. Are they really similar? Air Canada was still the principle shareholder, so it would still have to come under the complete parts of the Official Languages Act.

Mr. Fortier: I realize fully, sir, the dangers of comparing eggs and oranges.

I am sorry, I was disturbed. Perhaps you would be good enough to restate the question.

Mr. Belsher: Okay. Is there not quite a difference?

Mr. Fortier: No. I am not comparing Air Canada with any other situation. Where we compare Air Canada is on the competitiveness, because here I think the argument is equally valid for any organization that has submitted to the same demands or the same obligations. Obviously Air Canada is not an airport, and I could not compare the two.

Mr. Belsher: Okay. It is my understanding that the official languages requirement for them, using Parts IV, VIII, IX, and X, which apply, means there has to be the ability to serve the travelling public in either language, whereas by omitting Parts V, VI, and VII there is a cost to putting that requirement into this bill.

Mr. Fortier: But it does not apply.

Mr. Belsher: It does not apply where?

Mr. Fortier: It does not apply outside the three provinces I have mentioned. Outside of these three provinces... I stand to correct myself. The whole of New Brunswick is designated bilingual, and parts of Quebec and Ontario.

[Traduction]

M. Sobeski: Vous avez parlé du Québec, ainsi que du Nouveau-Brunswick où la minorité représente bien plus de 30 p. 100 de la population, et au sujet de l'Ontario vous avez parlé d'îlots, mais est-ce que la partie V, qui porte sur la langue de travail, s'appliquerait à un aéroport situé à Sudbury ou à Sault-Ste-Marie, par exemple, où se trouve une population bilingue importante, contrairement à des endroits où il y a moins de 5,000 francophones, comme à London ou encore à Kitchener-Waterloo, si jamais on y installe un aéroport? Vous avez parlé d'îlots en Ontario. La partie V de la langue sur les langues officielles, qui porte sur la langue de travail, s'applique-t-elle à l'ensemble de l'Ontario, ou simplement à des îlots dans cette province?

M. Fortier: Elle ne s'applique à aucune province dans son ensemble.

M. Sobeski: Je vous remercie. Je pense qu'on utiliserait alors les critères fixés dans le règlement sur les langues officielles.

Le président: Si nous voulons poursuivre ce genre de discussion, il vaudrait mieux organiser une réunion sur les langues officielles. Je donne maintenant la parole à M. Belsher, qui a fait preuve d'une grande patience.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Monsieur le commissaire, je vous remercie beaucoup de comparaître devant notre comité ce matin.

Monsieur le commissaire, Air Canada est demeuré le principal actionnaire de la société lorsqu'on en a privatisé une partie, tandis que la gestion des aéroports sera cédée complètement à des administrations locales. La situation est-elle vraiment semblable? Air Canada reste toujours le principal actionnaire de la société, de sorte qu'elle demeure assujettie à toutes les parties de la Loi sur les langues officielles.

M. Fortier: Je me rend pleinement compte, monsieur, du danger qu'il y a à comparer des oeufs avec des oranges.

Je suis désolé, je me suis laissé distraire. Auriez-vous l'obligeance de répéter votre question.

M. Belsher: Volontiers. N'existe-t-il pas une grande différence?

M. Fortier: Non. Je ne compare pas la situation d'Air Canada avec une autre. Le seul plan sur lequel nous pourrions faire une comparaison avec Air Canada est celui de la compétitivité, car je pense que l'argument est valable pour tout organisme qui est assujetti aux mêmes exigences et aux mêmes obligations. Il est évident qu'Air Canada n'est pas un aéroport et je ne pourrais donc pas comparer les deux situations.

M. Belsher: Très bien. Si j'ai bien compris, on leur impose certaines dispositions en matière de langues officielles, en les assujettissant aux parties IV, VIII, IX et X, ce qui signifie qu'il faut pouvoir servir le public dans l'une ou l'autre langue, tandis qu'on a omis les parties V, VI et VII, qui engendreraient des coûts si elles étaient incluses dans le projet de loi.

M. Fortier: Mais elles ne s'appliquent pas.

M. Belsher: Elles ne s'appliquent pas où?

M. Fortier: Elles ne s'appliquent pas en dehors des trois provinces que j'ai mentionnées. Ou plutôt elles s'appliquent à l'ensemble du Nouveau-Brunswick, qui est désigné bilingue, et à certaines parties du Québec et de l'Ontario.

[Text]

Mr. Belsher: That is the only province.

Mr. Fortier: New Brunswick designated themselves as bilingual, so they went further than the Official Languages Act. But as far as language of work is concerned, it is not applicable to any other areas of any other province.

Mr. Belsher: Then why would all four local airport authorities appearing before us feel comfortable with what is in the bill now, with the omission of Parts V, VI, and VII? They wanted to be treated like private companies.

• 1240

Mr. Fortier: I have clippings here from *The Edmonton Sun* that indicate there are objections to this obligation of providing the service in the two languages. They are not satisfied with the bill as it exists because they think, some people at least, that there should be no obligation to serve the public in their language. It is considered so important, this business of the travelling public, that there are special sections on it in the Official Languages Act, in addition to the general notion of significant demand, which is applicable to all.

May I ask Mr. Tardif to briefly outline the special obligations concerning the travelling public?

Mr. Tardif: As the commissioner mentioned, the legislator clearly set out the travelling public in section 23 of the Official Languages Act. What is also important to consider is that you have federal institutions that are in the business of serving the travelling public, but you also have third parties, which to a degree are involved in service to the public. As far as the third parties are concerned, subsection 23.(2) states that only as set out in the regulations, those third parties will be asked to provide some bilingual services. Then again, the draft regulations prescribe that there will be a manner in which those services will be provided. So you have two standards. You have the designated airport authority, which will be under some obligation under the Official Languages Act, but you also have third parties that will be subject to the proposed regulations, if they are passed by the government.

Mr. Belsher: Do I hear you saying that one of Parts V, VI, and VII would be sufficient? I am nervous about putting a government requirement on a local airport authority. They are a private corporation. They are in the competitive world. This is a very competitive business. I heard them say loud and clear that they wanted to service the public, but please do not ask them to do things that are going to cost them a lot of money on the work site.

Mr. Fortier: My reply is that it is not going to cost lots of money. Secondly, you could have lots of savings in the private sector if you abolished many obligations that have been passed by Parliament for the common welfare.

Mr. Belsher: Now we are talking. Thank you very much.

[Translation]

M. Belsher: C'est la seule province.

M. Fortier: Le Nouveau-Brunswick s'est désigné bilingue, allant ainsi au delà de la loi sur les langues officielles. Pour ce qui est de la langue de travail, cependant, les dispositions ne s'appliquent à aucune autre région d'aucune autre province.

M. Belsher: Pourquoi donc les représentants des quatre administrations aéroportuaires locales qui ont comparu devant nous sont-ils satisfaits du libellé actuel du projet de loi, où sont omises les parties V, VI et VII? Ils veulent être traités comme des entreprises privées.

M. Fortier: J'ai ici un article de l'*Edmonton Sun* selon lequel on s'oppose à cette obligation d'assurer le service dans les deux langues. On est pas satisfait du projet de loi tel qu'il est rédigé parce que selon certaines personnes du moins, il ne devrait pas être obligatoire de servir la population dans sa langue. Le service aux public voyageurs est d'une telle importance qu'il justifie l'insertion d'articles spéciaux dans la loi sur les langues officielles, en plus du principe général de la demande importante, qui s'applique partout.

Puis-je demander à M. Tardif d'exposer brièvement les obligations particulières concernant les voyageurs?

M. Tardif: Comme l'a dit le commissaire, le législateur a mentionné spécifiquement le public voyageur dans l'article 23 de la Loi sur les langues officielles. Il est également important de noter que des institutions fédérales s'occupent de servir les voyageurs, mais qu'il y a également des tiers qui leur offrent des services dans une certaine mesure. En ce qui concerne ces tiers, le paragraphe 23.(2) stipule qu'ils devront offrir des services bilingues uniquement selon les modalités réglementaires. L'avant-projet de règlement stipule que ces services seront offerts d'une certaine manière. Il y a donc deux normes. L'administration aéroportuaire désignée aura certaines obligations en vertu de la Loi sur les langues officielles, mais les tiers seront assujettis aux règlements proposés, si le gouvernement les adopte.

M. Belsher: Avez-vous dit que l'une des parties V, VI, ou VII serait suffisante? J'hésite beaucoup à imposer une exigence gouvernementale à une administration aéroportuaire locale. Il s'agit d'entreprises privées qui doivent faire face à la concurrence, et même à une concurrence très forte. J'ai entendu les représentants de ces administrations dire bien clairement qu'ils étaient disposés à servir le public, mais qu'ils ne voulaient pas qu'on leur demande de faire des choses qui leur coûteraient très cher.

M. Fortier: Je réponds tout d'abord que cela ne leur coûtera pas très cher. Deuxièmement, vous pourriez faire économiser beaucoup d'argent au secteur privé en abolissant bien des obligations imposées par le Parlement au nom du bien-être de la collectivité.

M. Belsher: Voilà qui devient intéressant. Je vous remercie beaucoup.

[Texte]

The Chairman: With that, I think it is a good note on which to conclude, unless our witnesses have any other comments they wish to make before terminating this session. If not, I obviously want to thank Mr. Fortier and his witnesses on behalf of the committee. Hopefully we will not have to call you back, but if there is a problem we will be in touch. Thank you very much.

The meeting is adjourned to the call of the chair.

[Traduction]

Le président: Je pense que ce serait un bon moment pour mettre fin à notre séance, à moins que nos témoins aient d'autres commentaires à faire avant que nous terminions. Si vous n'avez rien à ajouter, je tiens à remercier M. Fortier et ses collègues au nom des membres du comité. Il ne sera pas nécessaire que nous vous convoquions de nouveau, espérons-le, mais s'il y a un problème, nous communiquerons avec vous. Je vous remercie beaucoup.

La séance est levée.

RESPECTING

Order of Reference

WITNESSES:

(1991-03-07)

Mme Thérèse, Directeur Général, Direction des politiques

TÉMOINS

En Commission des langues officielles

D'abord M. Fortier, commissaire

M. Fortier, conseiller juridique

CONCERNANT

Objet de la loi

TÉMOINS

Par le Bureau de la Commission d'Offices Bilingues

D'abord M. Fortier, Commissaire

Ensuite M. Fortier, conseiller juridique

Mme Thérèse, Directeur Général, Policy Branch

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communications Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

• 1218

WITNESSES

From the Office of the Commissioner of Official Languages:

- D'Iberville Fortier, Commissioner;
- Richard Tardif, Legal Counsel;
- Marc Thérien, Director General, Policy Branch.

TÉMOINS

Du Commissariat aux langues officielles:

- D'Iberville Fortier, commissaire;
- Richard Tardif, conseiller juridique;
- Marc Thérien, directeur général, Direction des politiques.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Issue No. 4

Fascicule n° 4

Tuesday, March 12, 1991

Le mardi 12 mars 1991

Chairman: Guy Ricard

Président: Guy Ricard

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

BILL C-85

PROJET DE LOI C-85

An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports

Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail

RESPECTING:

CONCERNANT:

Order of Reference

Ordre de renvoi

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90-91

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990-1991

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-85

Chairman: Guy Ricard

Members

Ross Belsher
Joe Comuzzi
Phillip Edmonston
Charles Langlois
Sergio Marchi
Larry Schneider
Pat Sobeski
Barbara Sparrow—(8)

(Quorum 5)

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Tuesday, March 12, 1991:

Larry Schneider replaced Stan Wilbee.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-85

Président: Guy Ricard

Membres

Ross Belsher
Joe Comuzzi
Phillip Edmonston
Charles Langlois
Sergio Marchi
Larry Schneider
Pat Sobeski
Barbara Sparrow—(8)

(Quorum 5)

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le mardi 12 mars 1991:

Larry Schneider remplace Stan Wilbee.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 12, 1991

(6)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports met at 3:37 o'clock p.m. this day, in Room 269 West Block, the Chairman, Guy Ricard, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Joe Comuzzi, Charles Langlois, Sergio Marchi, Larry Schneider and Pat Sobeski.

Other Member present: Ian Angus.

In Attendance: From the Library of Parliament, Research Branch: Monique Hébert, Research Officer.

Witnesses: From the Public Service Alliance of Canada: Jim MacEwen, Executive Vice-President; Tom Dinan, Section Head, Negotiations, Collective Bargaining Branch and Stephen Jelly, Executive Assistant to the Alliance Executive Committee.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, November 19, 1990 relating to Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports. (See *Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, November 28, 1990 Issue No. 1*)

Guy Ricard announced his appointment as Chairman of the Committee pursuant to Standing Order 113(2) in place of Maurice Dionne.

The Committee resumed consideration of Clause 2

Jim MacEwen made a statement.

It was agreed,—That the brief submitted by the Public Service Alliance of Canada be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*. (See Appendix "C-85/2")

The witnesses answered questions.

At 4:42 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Wednesday, March 13, 1991.

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 12 MARS 1991

(6)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail, se réunit aujourd'hui à 15 h 37 dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Guy Ricard (président).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Joe Comuzzi, Charles Langlois, Sergio Marchi, Larry Schneider et Pat Sobeski.

Autre député présent: Ian Angus.

Aussi présente: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Monique Hébert, attachée de recherche.

Témoins: De l'Alliance de la Fonction publique du Canada: Jim MacEwen, vice-président exécutif; Tom Dinan, chef de section, Négociations, Direction de la négociation collective; Stephen Jelly, adjoint administratif au Comité exécutif.

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 19 novembre 1990, le Comité poursuit l'étude du projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail (voir les *Procès-verbaux et témoignages du mercredi 28 novembre 1990, fascicule n° 1*).

Guy Ricard annonce que, conformément au paragraphe 113(2), il a été désigné président du Comité en remplacement de Maurice Dionne.

Le Comité poursuit l'étude de l'article 2.

Jim MacEwen fait un exposé.

Il est convenu,—Que le mémoire présenté par l'AFPC figure en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (voir *Appendice «C-85/2»*).

Les témoins répondent aux questions.

À 16 h 42, le Comité s'ajourne jusqu'au mercredi 13 mars, à 15 h 30.

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, March 12, 1991

• 1536

The Chairman: Order please.

I would like to introduce my letter from the Speaker of the House:

Conformément à l'article 113 du Règlement, il me fait plaisir de confirmer votre nomination à la présidence du Comité législatif sur le projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail, en remplacement de M. Maurice Dionne.

Veuillez agréer, cher monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Cette lettre m'a été adressée par M. John Fraser.

I would like to resume consideration of Bill C-85, an act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports. We shall resume consideration of clause 2.

On behalf of the committee, I would like to welcome Mr. Jim MacEwen, the Vice-President of the Public Service Alliance of Canada. I would like to ask Mr. MacEwen if he would introduce his colleagues for the benefit of the committee and make an opening statement before we move to the question period.

Mr. Jim MacEwen (Vice-President, Public Service Alliance of Canada): Thank you very much. I would like to read a brief statement into the record, if I might. I would like to introduce Tom Dinan from our collective bargaining branch.

The Chairman: Do you want to read all of your document, or summarize it? If you want to summarize it, we could have it—

Mr. MacEwen: It is a summary.

The Chairman: Does the committee want the brief to be appended to today's minutes?

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I think we would also like to hear from him. Let them go ahead and we will go from there. We have lots of time.

The Chairman: Please go ahead.

Mr. MacEwen: This is Stephen Jelly.

On behalf of the 170,000 members of the Public Service Alliance of Canada, I should like to thank this legislative committee for granting us the opportunity to appear during your deliberations with regard to Bill C-85. As a national union representing workers employed by the federal government, its departments, agencies and crown corporations, the alliance has the privilege of representing thousands of people who work to ensure the safety and convenience of airline passengers at Canadian airports. It is particularly on their behalf that we appear before you today.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 12 mars 1991

Le président: La séance est ouverte.

Je voudrais vous lire la lettre que j'ai reçue du Président de la Chambre:

Pursuant to Standing Order 113, I am pleased to confirm your appointment as Chairman of the Legislative Committee on Bill C-85, an Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports. This appointment is to replace Mr. Maurice Dionne.

Sincerely yours.

This letter was sent to me by Mr. John Fraser.

Je voudrais reprendre l'étude du projet de loi C-85 réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail. Nous reprenons l'étude de l'article 2.

Au nom du comité, je souhaite la bienvenue à M. Jim MacEwen, vice-président de l'Alliance de la Fonction publique du Canada. Je vais demander à notre témoin de bien vouloir nous présenter ses collègues et de faire son allocution d'ouverture avant que nous ne passions à la période des questions.

M. Jim MacEwen (vice-président, Alliance de la Fonction publique du Canada): Merci beaucoup. Je voudrais vous lire une brève déclaration, si vous le permettez. Je vous présente Tom Dinan, de la direction de la négociation collective.

Le président: Voulez-vous lire tout votre exposé ou le résumer? Si vous voulez le résumer, nous pourrions le...

M. MacEwen: C'est un résumé.

Le président: Le comité souhaite-t-il que l'exposé du témoin soit joint en annexe aux procès-verbaux d'aujourd'hui?

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Nous souhaitons également entendre ce que le témoin a à nous dire. Écoutons-le et nous verrons par la suite. Nous avons tout le temps voulu.

Le président: Allez-y.

M. MacEwen: Voici Stephen Jelly.

Au nom des 170,000 membres de l'Alliance de la Fonction publique du Canada, je tiens à remercier le comité législatif de nous avoir permis de comparaître dans le cadre de son étude du projet de loi C-85. En tant que syndicat national représentant des employés de la Fonction publique fédérale, de ses ministères, organismes et sociétés d'État, l'Alliance a l'honneur de représenter des milliers de personnes dont l'objectif est de garantir la sécurité et le confort des voyageurs aériens aux aéroports canadiens. C'est surtout en leur nom que nous témoignons devant vous aujourd'hui.

[Texte]

I should like to point out at the outset that the alliance is fundamentally opposed to the government's policy of privatization, particularly when the service or structure to be privatized serves as an identifiable national interest. In our view, the development, maintenance and expansion of a national transportation infrastructure within Canada is in the national interest and should therefore remain in the public domain. As a result, we are clearly opposed to the principle embodied in Bill C-85. Notwithstanding this philosophical opposition, we would like to address some of the shortcomings of Bill C-85 that we believe must be considered if the national interest is going to be protected in a privatized airport environment.

• 1540

We wonder, for example, why the legislation is silent on such important considerations as the qualifications a corporation or other body must meet before becoming a designated airport authority; the mandate, duties and responsibilities of the authority; the levels of control, responsibility and accountability to the minister; the operating, safety, and environmental standards that must be met and maintained.

Mr. Marchi (York West): I am sorry to interrupt you, but are you reading from the same document that was—

Mr. MacEwen: No, I am reading a summary, just a statement from that.

Mr. Marchi: Do you have extra copies of that?

Mr. MacEwen: No, I do not. Sorry.

We must remind members of this committee that previous privatization initiatives have not always lived up to the advance billing they received from the government. All Members of Parliament must surely remember the fiasco that occurred subsequent to the privatization of Route Canada. When one is dealing with issues as important as the safety of the travelling public and the environmental impact of airport operation, the responsibility of the operating agency must surely be clearly spelled out in legislation.

As a union representing employees of the federal government who are likely to be privatized by virtue of Bill C-85, we have a responsibility to ensure that the acquired rights of existing employees are protected during the transition from the public service to a private concern. I would add that I believe the government has an identical obligation.

From our perspective, one of the major problems associated with privatization is the enormous uncertainty introduced in the lives of literally thousands of workers, and such anxiety is not factored into the cost-benefit analysis done to justify the privatization. It is nevertheless real and long-standing, and in May of this year six years will have elapsed since the federal budget appeared containing statements regarding a new structure and responsibility for federally operated airports.

[Traduction]

Je voudrais signaler tout d'abord que l'Alliance s'oppose fondamentalement à la politique de privatisation mise en oeuvre par le gouvernement, surtout quand le service ou la structure à privatiser sert un intérêt national évident. À notre avis, la création, l'entretien et l'expansion d'une infrastructure de transport canadienne servent l'intérêt national et doivent donc continuer à relever du secteur public. En conséquence, nous sommes évidemment contre le principe sous-jacent du projet de loi C-85. Malgré cette objection de principe, nous souhaitons traiter de certaines lacunes du projet de loi qui, à notre avis, doivent être prises en considération si nous voulons protéger l'intérêt national dans le contexte d'un aéroport privatisé.

Nous nous demandons par exemple pourquoi le projet de loi passe complètement sous silence certaines questions importantes, comme les critères que doit remplir une société ou un autre organisme pour devenir une administration aéroportuaire désignée; le mandat, les fonctions et attributions de cette administration, les niveaux de contrôle, de responsabilité et d'obligation de rendre compte au ministre, les normes d'exploitation et de sécurité et celles en matière d'environnement qu'il faut appliquer et respecter.

M. Marchi (York-Ouest): Je regrette de vous interrompre, mais êtes-vous en train de lire le document qui a été. . .

M. MacEwen: Non, je lis un résumé, établi à partir de ce document.

M. Marchi: En avez-vous des copies supplémentaires?

M. MacEwen: Non, je regrette.

Nous devons rappeler aux membres du comité que les initiatives antérieures en matière de privatisation n'ont pas toujours répondu aux attentes du gouvernement. Tous les députés se souviennent sans aucun doute du fiasco qui a découlé de la privatisation de Route Canada. Lorsqu'on traite de questions aussi importantes que la sécurité des voyageurs et les répercussions environnementales de l'exploitation aéroportuaire, il faut absolument énoncer clairement dans le projet de loi les responsabilités de l'organisme en cause.

En tant que syndicat qui représente des employés du gouvernement fédéral dont l'entreprise va vraisemblablement être privatisée en vertu du projet de loi C-85, nous sommes tenus de veiller à ce que soient protégés et maintenus les droits acquis dont bénéficient les employés actuels au cours de la période de transition entre l'établissement public et l'entreprise privé. J'ajoute que, à mon avis, la même obligation incombe au gouvernement.

Selon nous, l'un des principaux problèmes que pose la privatisation tient à la grande incertitude qu'elle fait naître chez des milliers de travailleurs et travailleuses. En outre, l'anxiété n'est jamais prise en compte dans l'analyse coûts-avantages effectuée pour justifier l'initiative de privatisation. Cette anxiété est néanmoins bien réelle et profonde et, en mai prochain, six années se seront écoulées depuis la publication du budget fédéral énonçant la mise en place d'une nouvelle structure des aéroports exploités par le gouvernement fédéral ainsi que le réaménagement des pouvoirs dans ce domaine.

[Text]

The legislation before us today does not eliminate that uncertainty. We would ask, for example, what are the criteria that must be followed by the minister before he designates a person as a designated employee. Bill C-85 provides that certain parts of the Official Languages Act apply. Two parts of the Official Languages Act specifically not mentioned are important from the standpoint of our members; namely, Part V, which deals with the language of work, and Part VI, which concerns the participation of English- and French-Canadians.

Perhaps the most important issue with regard to Bill C-85 from the perspective of existing employees is the determination of a pension system that will prevail subsequent to privatization. While the pension provisions contained in Bill C-85 are an improvement over other privatization legislation that has been adopted by Parliament in that specific mention is made of the Public Service Superannuation Act and the Supplementary Retirement Benefits Act, it is far from being entirely reassuring.

Subclause 5.(3) of the bill allows for the making of regulations by the Governor in Council upon the recommendation of the President of the Treasury Board respecting the mechanism and the extent to which superannuation benefits may be continued. Simply put, both the substantive and procedural rights of our members in this area will be set out in regulations that we have not yet seen. It is entirely redundant to express our profound conviction that the pension rights of our members must be protected and maintained and the easiest way to protect fully their existing and future pension rights is to continue their coverage under the Public Service Superannuation Act and the Supplementary Retirement Benefits Act and related regulations. This would be accomplished by relevant amendments to Bill C-85.

We would note this is not a novel approach but is a well-established concept. We would note, for example, that organizations as diverse as Canada Post Corporation, the Canadian Centre for Occupational Health and Safety, and Petro-Canada, to name only three of a rather long list, are included in the superannuation regime that exists within the federal Public Service.

We would strongly urge your committee to adopt an amendment to Bill C-85 that provides for the continued coverage of the Public Service Superannuation Act and the Supplementary Retirement Benefits Act to employees who become employees of the local airport authorities.

Finally, we should like to comment briefly on the labour relations environment set forth in Bill C-85. Again we recommend certain aspects of this section, which provides traditional provisions to protect the collective agreement in effect, or for which notice to bargain has been rendered. This will minimize many problems in that an established mechanism of redress can be utilized in the event of misunderstanding or disagreements.

[Translation]

Le projet de loi à l'étude aujourd'hui ne tient pas compte de cette incertitude. Nous nous demandons par exemple selon quels critères le ministre va désigner une personne «employé désigné». Le projet de loi C-85 prévoit que certaines parties de la Loi sur les langues officielles s'appliquent. Deux parties de cette loi en particulier ne sont pas mentionnées dans le projet de loi malgré leur importance du point de vue de nos membres; je veux parler de la partie V, qui porte sur la langue de travail et de la partie VI, qui concerne la participation des Canadiens de langue française et anglaise.

L'aspect du projet de loi C-85 qui revêt sans doute le plus d'importance pour les employés actuels, c'est l'établissement d'un régime de pensions qui sera maintenu après la privatisation. Même si les dispositions du projet de loi en matière de pension marquent un progrès par rapport à d'autres projets de loi de privatisation qui ont été adoptés par le Parlement, dans la mesure où il est fait précisément mention de la Loi sur la pension de la Fonction publique et de la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires, elles sont toutefois loin d'être totalement rassurantes.

Le paragraphe 5.(3) du projet de loi prévoit que, sur recommandation du président du Conseil du Trésor, le gouverneur en conseil peut, par règlement, prévoir selon quelles modalités les prestations de pension peuvent être maintenues. En résumé, les droits fondamentaux et instrumentaux de nos membres dans ce domaine seront définis dans des règlements que nous n'avons pas encore vus. Il est tout à fait superflu d'exprimer notre profonde conviction selon laquelle les droits de nos membres en matière de pension doivent être protégés et maintenus; la façon la plus expéditive de protéger pleinement leurs droits actuels et futurs dans ce domaine consiste à prendre les mesures nécessaires pour qu'ils continuent à être assujettis aux dispositions de la Loi sur la pension de la Fonction publique et de la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires ainsi que les règlements connexes. C'est possible si l'on apporte les modifications voulues au projet de loi C-85.

Nous signalons qu'il ne s'agit pas là d'une démarche nouvelle mais d'un principe bien établi. Rappelons, à titre d'exemple, que divers organismes comme la Société canadienne des postes, le Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail et Petro-Canada, pour n'en citer que trois d'une liste assez longue, font partie du régime de pensions en vigueur à la Fonction publique fédérale.

Nous demandons instamment à votre comité d'adopter un amendement au projet de loi C-85 en vue de maintenir la protection de la Loi sur la pension de la Fonction publique et de la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires aux personnes qui deviennent employés des administrations aéroportuaires locales.

Enfin, nous aimerions dire quelques mots sur les aspects du projet de loi relatifs aux relations de travail. Encore une fois, nous approuvons certaines dispositions qui prévoient des mesures transitoires pour protéger la convention collective en vigueur, ou pour laquelle un avis de négocier a été signifié. Ces mesures permettront de parer à de nombreuses difficultés dans la mesure où l'on pourra faire appel à des mécanismes de redressement établis, en cas de mésententes ou de désaccords.

[Texte]

• 1545

That being said, there are in our opinion deficiencies within the act that could potentially lead to problems down the road. First, although the legislation provides for the continuation of collective bargaining until its term expires, there are no provisions to deal with the situation where the contract reaches its terminal date and the Canada Labour Relations Board has not yet made an order. Subclause 7.(1) seems to indicate that once a bargaining agent has given notice to bargain for its national bargaining unit, a statutory freeze to terms and conditions of employment would be imposed until such time as the bargaining agent has acquired the right to strike pursuant to the code.

However, because there would be no bargaining agent under the code until such time as the board has completed its mandate pursuant to subclause 7.(3), this would take a while, as has been our experience with the Museums Act. Moreover, there is no protection of retroactive benefits to the date of termination of the Treasury Board agreement. This void would certainly make negotiations with the airport authority that much more difficult and could lead to a labour conflict that would not be in the interest of the parties.

Second, although the act provides for the application of the PSSRA, there are no provisions for an application of the Public Service Employment Act. The authority is not expected to be set up to provide a proper grievance procedure and it is not clearly stipulated that any decision of a PSSRA adjudicator would be binding on the airport authority; nor is there any provision to allow an employee to challenge any appointment that may be made by the authority during the transition period.

Of equal and just as important concern is the fact that there is no provision to protect the rights of a designated employee to a position, either with the authority or with the department or the public service, in the eventuality that the employee is designated by the department but the authority considers the employee surplus to their requirements.

We would hope that these drafting oversights will receive the attention of this committee. It is unfortunate that, as the matters progress towards privatization, there appears to be a lessening of concern for the protection of the employees affected. It is also unfortunate that legislation is drafted in such a way that by operation of subclause 7.(3), the parties, the existing bargaining agents, and the new employer are put in an adversary role of process within 30 days of the transfer date.

When legislation was passed dealing with the privatization of the postal service, it provided for the status quo for two years, as far as bargaining agents and bargaining units were concerned. Given that the parties are still before the Canadian Labour Relations Board nine years later, still trying to sort out the question of bargaining units and bargaining agents, there is some reluctance on our part to recommend that legislation to this committee.

[Traduction]

Cela dit, nous estimons que certaines lacunes du projet de loi risquent de poser des problèmes à l'avenir. Tout d'abord, même si le projet de loi prévoit la poursuite des négociations collectives jusqu'à la fin de la période visée, rien n'est prévu pour le cas où la convention vient à expiration et que le Conseil canadien des relations de travail n'a pas encore rendu de décision. En vertu du paragraphe 7.(1), il semble que lorsque l'agent négociateur a reçu un avis de négocier pour son unité de négociation nationale, les conditions d'emploi seront maintenues telles quelles jusqu'à ce que l'agent négociateur ait obtenu le droit de déclencher une grève conformément au code.

Toutefois, étant donné qu'il n'y aura pas d'agent négociateur désigné en vertu du code tant que le Conseil n'aura pas rempli son mandat jusqu'au bout en conformité du paragraphe 7.(3), cela pourra prendre du temps comme cela a été le cas pour la Loi sur les musées. En outre, il n'y a aucune protection des avantages rétroactivement à la date de l'expiration de la convention signée avec le Conseil du Trésor. Les négociations avec l'administration aéroportuaire n'en seront que plus difficiles, et risquent de déboucher sur un conflit de travail qui ne servira pas les intérêts des parties en cause.

Deuxièmement, même si le projet de loi prévoit que la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique s'applique, aucune disposition ne prévoit l'application de la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique. L'administration aéroportuaire n'est pas censée mettre sur pied une procédure de grief pertinente et il n'est pas stipulé non plus que la décision rendue par un arbitre en vertu de la LRTFP sera obligatoire pour l'administration aéroportuaire; aucune disposition ne permet non plus à un employé de contester une nomination faite par l'administration au cours de la période de transition.

Nous sommes tout aussi préoccupés par le fait que le projet de loi ne renferme aucune disposition protégeant les droits d'un employé désigné à un poste, que ce soit à l'emploi de l'administration ou du ministère ou de la Fonction publique, au cas où l'employé est désigné par le ministère mais considéré comme excédentaire par l'administration aéroportuaire.

Nous espérons que les membres du comité se pencheront sur ces lacunes que renferme le texte du projet de loi. Il est regrettable que, alors que nous évoluons vers la privatisation, on semble de moins en moins se préoccuper de la protection des employés touchés. Il est tout aussi regrettable que le projet de loi soit rédigé de façon telle que, en vertu du paragraphe 7.(3), les parties, les agents négociateurs actuels et le nouvel employeur se trouvent en situation de confrontation dans les 30 jours qui suivent la date de la cession.

Lorsque le projet de loi portant sur la privatisation des services postaux a été adopté, il prévoyait le maintien de la situation actuelle pendant une période de deux ans, en ce qui concerne les agents négociateurs et les unités de négociation. Étant donné que les parties sont toujours en discussion devant le Conseil canadien des relations du travail neuf ans plus tard, n'ayant pas encore résolu la question des unités et des agents de négociation, nous hésitons fortement à recommander ce projet de loi à votre comité.

[Text]

However, there is certainly a need for finding a solution to the transfer of jurisdiction that would provide for a smoother transition process, which would protect equally the interest of all parties involved. From our perspective, the rights of the affected employees and those of their bargaining agents are, under the legislation as proposed, being sacrificed to the benefits of the airport authorities and the department. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. MacEwen.

Before we turn to the question period, does the committee agree that the brief submitted be printed as an appendix to the *Minutes of Proceedings and Evidence*?

Mr. Angus: I so move.

Motion agreed to

The Chairman: Mr. Marchi, do you want to put some questions?

Mr. Marchi: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I am sorry, Mr. Angus, you are not a formal member of the committee.

Mr. Angus: I forgot to sign my own form today.

The Chairman: Well, is it agreed unanimously—

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Mr. Marchi, you have the floor.

Mr. Marchi: Thank you very much, and I welcome our witnesses.

You mentioned one specific proposal for amendment and that is the superannuation legislation. I heard a number of other concerns. Were those other concerns tied to a specific amendment that you would propose, because as you may or may not know, we go into clause-by-clause drafting of the legislation tomorrow. As it stands now, you are the last witness, so I would like to be as specific as possible. Are there other specific proposals in the bill that you would like to see amended?

• 1550

Mr. MacEwen: Yes, there is the Public Service Superannuation Act and there is also the—

Mr. Marchi: You talked about the grievance procedure under the act. The amendment there, in a nutshell, would be what?

Mr. Tom Dinan (Section Head, Negotiations, Collective Bargaining Branch, Public Service Alliance of Canada): The kind of thing we would be looking for is to avoid some of the problems we have experienced with the establishment of the museum corporations, although that act is decidedly different because we are moving from the public sector to the crown corporations, and in this case we are moving from the public sector to semi-private corporations. We are looking at similar problems in terms of the pension plan. We are looking at a setup where the pension plan would be extended to the employees under the local airport authorities.

[Translation]

Toutefois, il est indispensable de trouver une solution à la cession de compétence en vue de faciliter le processus de transition, ce qui nous permettra de mieux protéger les intérêts de toutes les parties en cause. A notre avis, en vertu du projet de loi à l'étude, on sacrifie les droits des employés visés et ceux de leurs agents négociateurs dans l'intérêt de l'administration aéroportuaire et du ministère. Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur MacEwen.

Avant d'amorcer la période de question, le comité est-il d'accord pour imprimer le texte du mémoire en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui?

M. Angus: Je propose la motion.

La motion est adoptée

Le président: Monsieur Marchi, avez-vous des questions à poser?

M. Marchi: Merci, monsieur le président.

Le président: Je regrette, monsieur Angus, mais vous n'êtes pas sur la liste officielle des membres du comité.

M. Angus: J'ai oublié de signer mon formulaire aujourd'hui.

Le président: Les membres du comité acceptent-ils à l'unanimité?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Marchi, vous avez la parole.

M. Marchi: Merci beaucoup, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue à nos témoins.

Vous avez fait une proposition d'amendement précise concernant la Loi sur la pension. J'ai entendu soulever diverses autres préoccupations. Avez-vous une proposition d'amendement précise à faire à cet égard, car, comme vous le savez peut-être, nous passons dès demain à l'étude article par article de ce projet de loi. A l'heure actuelle, vous êtes notre dernier témoin et je vous demanderai donc d'être aussi précis que possible. Avez-vous certaines propositions précises à faire en vue de modifier le projet de loi?

M. MacEwen: Oui, il y a la Loi sur la pension de la Fonction publique et il y a aussi la . . .

M. Marchi: Vous avez parlé de prévoir une procédure de grief dans le projet de loi. Quel genre d'amendement proposeriez-vous à cet égard?

M. Tom Dinan (chef de section, Négociations, Direction de la négociation collective, Alliance de la Fonction publique du Canada): Nous cherchons avant tout à éviter certains problèmes qui ont surgi lors de la création des sociétés des musées, même si dans ce cas, la loi était tout à fait différente puisqu'il s'agissait d'une cession entre le secteur public et des sociétés d'État, tandis qu'en l'occurrence, il s'agit d'une cession entre le secteur public et des sociétés semi-privées. Les mêmes problèmes se posent en ce qui a trait au régime de pensions. Nous souhaitons qu'il existe un mécanisme en vertu duquel le régime de pensions s'appliquera aux employés relevant des administrations aéroportuaires locales.

[Texte]

As we pointed out in our brief, this is something that has been done in other pieces of legislation, such as establishment of Canada Post Corporation and Petro-Canada. If you wish, we can provide you with a number of legislative references.

Secondly, in terms of the kinds of things we are looking at in collective bargaining, what you are setting up—and I think the way the legislation is set up is very well intentioned. . . In our experience the intent of the parties when setting up this legislation was that the Canada Labour Relations Board would begin to look at the question of bargaining agents and bargaining units. The practical circumstances of this is that it takes a long time.

Our experience on the Museums Act is that we are well into a year of the Canada Labour Relations Board trying to deal with the application of the various corporations to amend the certificates. We believe the better way to do it in terms of labour relations, not only for the bargaining agents but also for the local airport authorities, is to stabilize the labour relations situation for a period of time.

The best way to do that is to not get caught in the situation of one bargaining agent fighting another bargaining agent, of the employer fighting with the bargaining agents over who will be certified, and not get into a situation where workers are unsure of who will represent them or what kind of union they are getting involved in. The simplest way is to provide for a hiatus. The key is to stabilize the labour relations setting for both the employer and the employees, during this kind of transitional period.

The best way to do that is to set aside a period of time, leave the situation as it is, provide an opportunity for these parties to stabilize that relationship, and then look at whether or not there should be a review of the certificates and the bargaining agents.

Mr. Marchi: How long would that period be, in your estimation?

Mr. Dinan: A period of one round of negotiations. What we are looking at in terms of collecting bargaining in the current situation is a period of two to three years. Most collective agreements are now running for longer durations so you are looking at that period of time to provide you with an opportunity to stabilize the relationship and for both parties to get a feeling for what will be required in terms of a normalization of labour relations at the various airports.

Our position is that we are against privatization, but if it is going to come, if it is going to go forward, you have to ensure that you make it work. If this is going to go through and you are going to privatize two local airport authorities, certainly you want to ensure that you have the stability to make it work. Certainly that is in the interests of all parties concerned.

• 1555

Those are the kinds of things we were looking at in terms of labour relations. If you provide that period of time, some of the issues we have brought forward in the brief in terms of what would apply, you effectively would move into a situation

[Traduction]

Comme nous l'avons signalé dans notre mémoire, c'est une mesure qui a été prise dans d'autres textes législatifs, notamment lors de la création de la Société canadienne des postes et de Petro-Canada. Si vous le désirez, nous pouvons vous fournir certaines références législatives.

En second lieu, en ce qui a trait à la négociation collective, on est en train de mettre sur pied—et les dispositions du projet de loi visent sans nul doute des objectifs tout à fait louables. . . D'après notre expérience, lors de l'élaboration de ce projet de loi, les parties en cause pensaient que le Conseil canadien des relations du travail commencerait à examiner la question des agents et des unités de négociation. Sur le plan pratique, tout cela prend beaucoup de temps.

Si l'on se reporte à l'exemple de la Loi sur les musées, il y a plus d'un an que le Conseil canadien des relations du travail essaye de résoudre le problème de la demande présentée par diverses sociétés en vue de modifier l'accréditation. À notre avis, la meilleure façon de résoudre le problème des relations du travail, non seulement pour les agents négociateurs mais également pour les administrations aéroportuaires locales, consiste à stabiliser les relations pendant un certain temps.

À cette fin, il faut absolument éviter de provoquer des affrontements entre agents négociateurs, ou éviter que l'employeur ne se batte avec ces derniers sur la question de l'accréditation, et il faut éviter aussi d'en arriver au point où les travailleurs se demandent qui va les représenter ou à quel genre de syndicat ils appartiennent. La façon de procéder la plus simple, c'est de tout arrêter momentanément. Il faut stabiliser le milieu des relations de travail pour l'employeur et les employés au cours de cette période de transition.

À cette fin, il conviendrait de déterminer une période pendant laquelle le statu quo serait maintenu, et de fournir la possibilité aux parties de stabiliser ces relations et de voir ensuite s'il y a lieu d'examiner la question de l'accréditation et des agents négociateurs.

M. Marchi: Quel délai faudrait-il envisager, selon vous?

M. Dinan: Toute une période de négociation. En ce qui a trait à la négociation collective, dans les circonstances actuelles, on parle d'une période de deux à trois ans. La plupart des conventions collectives portent actuellement sur des périodes plus longues, de sorte qu'il faut prévoir ce délai pour être en mesure de stabiliser les relations et pour permettre aux deux parties de se faire une idée des mesures à prendre pour normaliser les relations de travail dans les divers aéroports.

Notre position est la suivante: nous nous opposons à la privatisation, mais si elle est inévitable, si elle doit vraiment avoir lieu, alors il faut faire en sorte qu'il s'en suivent des résultats positifs. Si ce projet se réalise et si deux aéroports locaux vont être privatisés, il faut, dans l'intérêt de toutes les parties concernées, qu'il y ait une stabilité suffisante pour que le projet réussisse.

C'est là ce que nous recherchons en matière de relations du travail. Si vous prévoyez cette période de transition, pendant laquelle les avantages seraient maintenus, vous parez à certaines des difficultés que nous avons évoquées dans

[Text]

of a freeze period. Some of the problems would be resolved. In the interim, because there is a transition from the Public Service Staff Relations Act to the Canada Labour Code, we believe certain situations have to be addressed.

For instance, under the Public Service Staff Relations Act you do not have the ability to negotiate situations of staffing the classifications of positions. That is dealt with in the Public Service Staff Relations Act under section 7, concerning management's rights. Because you are making that transition from not only the Public Service Staff Relations Act but also the Public Service Employment Act and the Public Service Superannuation Act, there are transitional kinds of things you have to address. One is the question of the staffing of positions; the other is the classification of positions and how that is done. Certainly a very important part of that is the question of how pensions will be dealt with under local airport authorities.

Those are the kinds of things we see as being part and parcel of this legislation. It may be going too far to say this, but if this is what is going to happen, there are a few questions for you people. How do you make it work better? How do you avoid some of the problems we have seen in other privatizations?

I think you have to normalize labour relations. In order to normalize labour relations, a variety of things have to be introduced in this legislation to provide the opportunity for both parties to do that.

Mr. Marchi: You mentioned at the outstart of your presentation, Mr. MacEwen, that your organization is against the principles of Bill C-85. Does that mean in effect that you would rather not see this legislation pass, and it is a case of trying to make it better? If so, is it solely based on the whole dossier of labour-management relations, the interests of the work force as we have been describing, or do they go beyond that principle? If so, could you perhaps expand on some of the reasons—

Mr. MacEwen: We do not agree with privatization, but I think the main thrust of what we are doing is to ensure that there is normal. . . and that our employees are looked after and protected under what they have been protected by, and continue with what they have. I think that is our main thrust.

Yes, you are right, we do not agree with privatization in general. But as Tom said, if it is going to be, then we must ensure that everything is there.

Mr. Marchi: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Just before I turn to Mr. Angus, if this bill passed through, I wonder if you could tell me if the workers are going to change from your alliance to some other unions, or if they are going to use the same possibility of using your services.

Mr. MacEwen: We hope that we continue to be the bargaining agent.

Mr. Angus: Gentlemen, welcome. Colleagues, thank you for allowing me to speak today.

The Chairman: You should thank me for that.

[Translation]

notre mémoire, et certains problèmes seraient résolus. Nous pensons cependant qu'il faut régler certaines questions pendant la période de transition où nous cessons de relever de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique pour passer au Code canadien du travail.

C'est ainsi qu'aux termes de l'article 7 de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique, touchant les droits de la direction, les classifications de postes ne sont pas négociables. La transition ne s'effectue pas seulement de la dite loi, mais également de la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique et de la Loi sur la pension de la Fonction publique et il convient de prévoir comment ce genre de question sera réglé. L'une est la dotation des postes, l'autre leur classification et la façon dont on procède à cet effet. Il est certainement très important de savoir ce qu'il adviendra des pensions de retraite lorsque les aéroports seront gérées par une administration locale.

C'est le genre de questions qui devraient, d'après nous, faire partie intégrante de cette loi. Je vais peut-être plus loin que je ne devrais, mais si la privatisation doit se faire, j'ai quelques questions à vous poser. Comment ne pas répéter les erreurs du passé en matière de privatisation? Comment vous y prendrez-vous pour que cela fonctionne mieux?

Je crois que vous devez normaliser les relations de travail et à cette fin, il convient de prévoir, dans la loi, plusieurs dispositions permettant aux deux parties de le faire.

M. Marchi: Au début de votre exposé, monsieur MacEwen, vous disiez que votre organisation s'élève contre les principes du projet de loi C-85. Entendez-vous par là que vous préféreriez que cette législation ne voie pas le jour, ou bien voulez-vous essayer de l'améliorer? Dans ce cas, est-ce que vous songez seulement aux intérêts des travailleurs, comme il en a été question, à tout ce dossier des relations patronat et salariés, ou bien est-ce que vous allez au-delà de ce principe? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous parler plus en détail de certaines des raisons?

M. MacEwen: Nous ne souscrivons pas à la privatisation, mais notre action part essentiellement du désir de veiller à ce qu'il y ait des relations normales. . . et à ce que nos employés continuent à bénéficier des mêmes protections et des avantages qui ont été les leurs à ce jour. C'est là notre principal objectif.

Oui, vous avez raison, d'une façon générale nous n'approuvons pas la privatisation, mais comme le disait Tom si elle est inéluctable, essayons quand même de sauver les meubles.

M. Marchi: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vais donner la parole à M. Angus, mais j'aimerais auparavant que vous me disiez, si ce projet est adopté, si les travailleurs vont devenir membres d'autres syndicats et quitter l'Alliance ou s'ils peuvent continuer de recourir à vos services.

M. MacEwen: Nous espérons continuer à être l'agent de négociations.

M. Angus: Je vous souhaite la bienvenue, messieurs, et je remercie mes collègues de me permettre de prendre la parole.

Le président: C'est moi que vous devriez remercier pour cela.

[Texte]

Mr. Angus: I do, I do—although these folks would not have noticed it if you had not mentioned anything, Mr. Chairman.

The Chairman: I can always rescind it.

Mr. Angus: That is right. I should be careful.

I want to follow on from where the chairman questioned you. Is it within your charter to represent “near-private” corporations?

Mr. MacEwen: Yes.

Mr. Angus: So as you say, you would be hoping to continue on as the bargaining unit.

Mr. MacEwen: In fact, we do represent people under crown corporations.

Mr. Angus: I know that Edmonton Municipal is CUPE. In terms of the other witnesses that came before us, in terms of the proponents, if you like, the local airport authorities, they were uncertain as to whether any of the other airports were represented by unions. In particular, I think Boundary Bay was one that had been mentioned. Do you have any sense of any of the other airports that are part of the groups not represented by your union or by CUPE?

• 1600

Mr. MacEwen: I do not think Boundary Bay is represented by us or CUPE. I am almost positive we do not represent them. We represent the majority of the employees at the international airport and CUPE represents the employees at the municipal airport. It will be between CUPE and us as to who represents the employees.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): What about the other airport? I do not think representation is even by CUPE, because that airport is a provincial outlet.

Mr. MacEwen: No, representation is not by CUPE. It is provincial.

Mr. Belsher: That is what was going through my mind. Your scenario—

Mr. Angus: In your answer to Mr. Marchi, you seemed to be suggesting that your union—and CUPE, in terms of the Edmonton Municipal Airport—has a limited form of successor rights through legislation to carry it through to the end of the next contract, because the legislation does provide for continuation of the existing collective agreement until its end.

After the end of the first privately negotiated contract we would then revert to some kind of mechanism that would allow the seeking of a new bargaining agent, should the workers desire. But what happens in the case of the two Edmonton airports, where you have two clear union representatives now and an indication from the local airport authority that there would be a single management? Would those two airports then have to go through the process if they wanted to change bargaining units, or would they have to do so in any case?

Mr. Dinan: I am not sure I understand your question correctly. We would certainly foresee that you would effectively provide... in terms of the collective agreements now in place in the Public Servants Staff Relations Act. We have

[Traduction]

M. Angus: C'est ce que je fais, monsieur le président, et si vous n'insistiez pas là-dessus personne n'aurait rien remarqué.

Le président: Je peux toujours revenir sur ma décision.

M. Angus: C'est vrai, et je devrais vous ménager.

Je voudrais revenir sur la question du président. Votre Charte prévoit-elle que vous représentiez des corporations «quasi-privées»?

M. MacEwen: Oui.

M. Angus: Vous espérez donc continuer comme unité de négociations.

M. MacEwen: Nous représentons d'ailleurs des gens des sociétés de la Couronne.

M. Angus: Je sais que les employés de l'aéroport municipal d'Edmonton adhèrent au SCFP. Les autres témoins qui ont comparu devant nous, les administrations aéroportuaires locales, ne savaient pas si les autres aéroports étaient représentés par des syndicats. Le cas de Boundary Bay, en particulier, avait été évoqué. Savez-vous s'il y a un aéroport qui fait partie du groupe et n'est pas représenté par votre syndicat ou par le SCFP?

M. MacEwen: À ma connaissance, Boundary Bay n'est représenté ni par le SCFP, ni par nous, j'en suis presque sûr. Nous représentons la majorité des employés de l'aéroport international et le SCFP représente les employés de l'aéroport municipal. Le SCFP et nous nous partageons la représentation des employés.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Et l'autre aéroport? C'est un aéroport provincial, et je ne pense pas qu'il soit représenté par le SCFP.

M. MacEwen: Non, le provincial n'est pas représenté par le SCFP.

M. Belsher: C'est justement ce à quoi je réfléchissais. Votre scénario...

M. Angus: Dans votre réponse à M. Marchi, vous sembliez dire que votre syndicat—ainsi que le SCFP, pour l'aéroport municipal d'Edmonton—a de par la loi, sous une forme limitée, des droits de successeur lui permettant de continuer jusqu'à expiration du prochain contrat, la loi en effet prévoyant la prorogation de la convention collective en vigueur jusqu'à son expiration.

À l'expiration du premier contrat négocié par voie privée on reviendrait ensuite à un mécanisme permettant la recherche d'un nouvel agent de négociations, si telle est la volonté des travailleurs. Mais que se passe-t-il dans le cas des deux aéroports d'Edmonton, où vous avez, à l'heure actuelle, deux représentants de syndicat dûment accrédités et où les autorités aéroportuaires locales ont fait savoir qu'il n'y aurait qu'une seule direction? Ces deux aéroports devront-ils alors suivre la procédure nécessaire pour changer d'unité de négociation, ou devraient-ils le faire de toute façon?

M. Dinan: Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris votre question. Nous pensons certainement qu'il faudrait fournir effectivement... conformément aux conventions collectives actuellement en vigueur, d'après la Loi sur les relations de

[Text]

already served notice to bargain for a number of the large groups that are effectively employed at the various airports across the country. So the freeze period is in place to a large extent. The question is now one of how long it will take us if this legislation goes through and if it goes through as it is supposed to and of how long we are going to be in a situation in which there is no collective bargaining for those people at the airports.

So we are suggesting that you provide at least a set of negotiations in which things are stabilized. Then, in the next round, you come into a situation in which there is a free period under the code, just like in any other piece of legislation, during which the bargaining unit members can seek a new bargaining agent, if they wish, and that option would be available to them.

On the question of the problems that would be experienced by the local airport authority in Edmonton, I do not think it has ever been problematic for one management team to deal with more than one bargaining agent or bargaining unit. It is part and parcel of the process of collective bargaining that this is done on an ongoing basis.

Mr. Angus: You might to want to look at the transcripts from the meeting during which the people from Edmonton were here, because one of the things they said very clearly was that there would be red-circling as they attempted to merge the two collective agreements, in terms of what is offered to the workers at either airport. One item of information that is really important to this committee is that you have mentioned you have already served notice. We have heard from Vancouver, Edmonton, Calgary, and Montreal—as the four local airport authorities that are—

Mr. MacEwen: Five. There are two airports in Montreal—Dorval and Mirabel.

Mr. Angus: But they came as one airport, as a package.

Mr. MacEwen: I am sorry.

Mr. Angus: It would be important for us to know when the collective agreements expire. You have already given notice. If they expire within the next six months, and there is a big difference between the current collective agreement staying in force until it runs out and having the bill proclaimed at some point after that so that it at least has three years to run, maybe it is a mix of what you were suggesting earlier about that length of stability. When do these agreements run out?

• 1605

Mr. Dinan: For the vast majority of the members we have at the airport we were looking at expiry dates from about, and this is approximate, May to July.

Mr. Angus: Of this year?

Mr. Dinan: Of this year. During that period of time you would have a number of collective agreements expiring, so at the end of that July period you are talking about most of them being expired collective agreements.

[Translation]

travail dans la Fonction publique. Nous avons déjà donné avis de négociation à un certain nombre des grands groupes qui sont effectivement employés dans les divers aéroports du Canada, et la période de gel est donc déjà effective dans une grande mesure. La question qui se pose à présent, c'est de savoir combien de temps il nous faudra, si ce projet de loi est adopté tel quel et pendant combien de temps nous nous trouverons dans une situation dans laquelle il n'y aura pas de négociations collectives pour les employés de ces aéroports.

Nous proposons donc de prévoir tout au moins une série de négociations aux fins de stabiliser la situation puis, dans une prochaine série de négociations, le Code du travail prévoit, de même que tout autre texte de loi, une période libre pendant laquelle les membres de l'unité de négociation peuvent recruter un nouvel agent de négociation, s'ils le souhaitent.

Quant aux problèmes que connaîtrait l'administration aéroportuaire locale d'Edmonton, il n'y a jamais eu de problème, à ma connaissance, pour une équipe patronale de traiter avec plus d'un agent ou plus d'une unité de négociation. Cela se fait couramment et fait partie intégrante de tout le processus de négociation collective.

M. Angus: Vous feriez peut-être bien de consulter la transcription de la séance où les gens d'Edmonton ont comparu, car ils ont dit très clairement qu'il y aurait constat de surévaluation de poste s'ils essayent de fusionner les deux conventions collectives, de fusionner les conditions faites aux travailleurs dans l'un et l'autre aéroport. Vous disiez avoir déjà donné avis de négociation, et c'est là un renseignement important pour le Comité. En effet, les quatre administrations aéroportuaires locales de Vancouver, Edmonton, Calgary et Montréal nous ont dit que . . .

M. MacEwen: Cinq, car il y a deux aéroports à Montréal, Dorval et Mirabel.

M. Angus: Mais ils se sont présentés ensemble.

M. MacEwen: Excusez-moi.

M. Angus: Nous aimerions savoir quand les conventions collectives expirent. Vous avez déjà avisé les intéressés. Si elles viennent à échéance dans les six prochains mois, et s'il y a une grosse différence entre le fait de laisser courir la convention collective jusqu'à sa date d'expiration et de proclamer le projet de loi après cette date pour que la convention puisse s'appliquer pendant une période d'au moins trois ans . . . peut-être une question de période plus ou moins longue de stabilité, comme vous le disiez plus tôt. Quand ces conventions seront-elles échues?

M. Dinan: Pour la grande majorité des membres qui travaillent à l'aéroport, les conventions expirent dans les mois de mai à juillet, approximativement.

M. Angus: De cette année?

M. Dinan: De cette année. Pendant cette période un certain nombre de conventions collectives arriveront à échéance, si bien qu'à la fin de juillet la plupart auront expiré.

[Texte]

Mr. Angus: Is it in the best interests of all parties concerned, whether it be the federal government that is transferring jurisdiction, whether it be the unions involved, or whether it be the local airport authorities, to establish a point in time where the transition is immediate—in other words, there is not an overlap? You infer that not all the agreements are going to wrap up between May and July, that some will carry on. It seems to me it would make sense to have them all end at the same time so that you would not have one set of rules for this bargaining unit and another set for that one for a relatively small length of time.

Mr. Dinan: That basically was contemplated in the Museums Act as well, where they contemplated the fact that there were a variety of collective agreements that would have varying expiry dates. What I think they contemplated in that act was that you would be in a situation where the CLRB would make a determination prior to the expiry date on a number of those collective agreements. So in effect their determination would set—and they have that ability—a new expiry date under the Canada Labour Code, Part I. That was contemplated.

That would have been the best of all possible worlds, but what we found was that we have gone over the expiry dates. We have served notice to bargain again for those units that are under the Museum Corporations Act and now we are into a freeze period again. I think it is well intentioned, but the practical fact is that it does not happen because of the amount of business the Canada Labour Relations Board has to deal with in terms of dealing with appropriate units and bargaining agents.

Mr. Angus: You indicated at the outset that you prefer that this bill not go forward, that privatization not occur. Having said that, you are willing to work within the philosophy of the government of the day to try to make a good deal a little bit better. Would one of the options be—this is a question I raised with the local airport authorities—continuing the employees as employees of the Crown but contracted to the local airport authority as a management group?

Mr. MacEwen: Staying under this bill with all the provisions of a federal employee?

Mr. Angus: Yes. Are there advantages to the local airport authorities in doing that? Do they get a better deal under the Public Service Staff Relations Act than they would under Labour Canada?

Mr. Dinan: The managers?

Mr. Angus: Yes.

Mr. Dinan: I would leave it for the managers to tell you that. I would certainly say they get a better deal, yes.

M. Langlois (Manicouagan): Je voudrais souhaiter la bienvenue à M. MacEwen et à ses adjoints. J'ai pris bonne note des commentaires que vous avez formulés ainsi que de l'amendement spécifique que vous recommandez au Comité.

[Traduction]

M. Angus: Le fait de choisir un moment précis où la transition aurait lieu, sans qu'il y ait de chevauchement, ne servirait-il pas les intérêts de toutes les parties en cause, que ce soit le gouvernement qui cède l'aéroport, les syndicats ou l'administration aéroportuaire locale? Vous avez semblé dire que toutes les conventions n'allaient pas expirer entre mai et juillet mais que certaines allaient rester en vigueur. Il vaudrait mieux qu'elles viennent toutes à échéance en même temps, il me semble, pour que l'on n'ait pas deux ensembles de règles, l'un pour une unité de négociations et l'autre pour une autre unité, et ce pendant une période de temps relativement courte.

M. Dinan: On a envisagé le même genre de chose pour la Loi sur les musées, le fait qu'il y avait un certain nombre de conventions collectives qui auraient eu des dates d'expiration différentes. Je crois que dans cette loi on prévoyait que le Conseil canadien des relations du travail rendrait une décision avant la date d'expiration de plusieurs de ces conventions collectives. Ainsi le Conseil, qui en a l'autorité, fixerait une nouvelle date d'expiration aux termes de la partie I du Code canadien du travail. C'est du moins une solution qui avait été envisagée.

C'aurait été la solution idéale, mais nous nous sommes rendu compte que nous avons dépassé les dates d'expiration. Nous avons encore une fois signifié notre intention de négocier pour ces unités qui sont visées par la Loi sur les musées mais nous voici maintenant sous le coup d'un gel des salaires. Je pense que ce genre de solution part d'un bon sentiment, mais dans les faits le volume de travail du Conseil canadien des relations du travail qui doit traiter avec les unités appropriées et les agents de négociations empêche sa réalisation.

M. Angus: Vous avez dit au début que vous préféreriez que ce projet de loi ne soit jamais proclamé, et que la privatisation n'ait pas lieu. Mais, cela mis à part, vous êtes disposés à composer avec la philosophie du gouvernement pour essayer de bonifier un peu cette entente, déjà bonne, à mon avis. Pourrait-on envisager la possibilité suivante—que j'ai déjà soumise d'ailleurs à l'administration aéroportuaire locale—qui serait que les employés restent des employés de la Couronne, qui travailleraient à contrat sous la direction de l'administration aéroportuaire locale?

M. MacEwen: Ils continueraient d'être visés par ce projet de loi mais auraient les mêmes conditions que les fonctionnaires fédéraux?

M. Angus: Oui. Cette solution présenterait-elle des avantages aux administrations aéroportuaires locales? Les ententes conclues aux termes de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique sont-elles meilleures que celles qui relèvent de Travail-Canada?

M. Dinan: Pour les gestionnaires?

M. Angus: Oui.

M. Dinan: Je crois que ce serait aux gestionnaires de vous le dire. Je pense pour ma part que la réponse est oui, ça ne fait aucun doute.

Mr. Langlois (Manicouagan): I want to welcome Mr. MacEwen and his colleagues. I have listened very attentively to the comments you have made and also noted the specific amendment you recommend to the committee.

[Text]

Under the present system, are the people you represent covered by one certificate or by a different certificate in different airports?

• 1610

Mr. Dinan: We have a series of bargaining units that work at airports. For example, our certificates are federal-wide, so the same certificate would apply to our members at Dorval, Mirabel, Toronto, Edmonton, Vancouver, in particular bargaining units or occupational groups. So, for example, with our certificate for the general labour and trades group, if I am a truck driver at Dorval working on the runways then I am under the same collective agreement as the guy who works in Toronto, Edmonton, or Vancouver.

In terms of employees at airports, we would probably have some 15 to 20 bargaining units that are nation-wide; that is, they would work under essentially the same terms and conditions of employment whether they were in Montreal or they were in Vancouver. But a series of bargaining units would be represented, yes.

Mr. Langlois: Are the labour negotiations done separately or are they done for all?

Mr. Dinan: They are done centrally.

Mr. Langlois: So when you bargain for airport employees, whether they be in Sept-Îles, Halifax, or Vancouver—

Mr. Dinan: Centrally.

Mr. Langlois: With the new system, will you have to obtain a separate certificate for every unit?

Mr. Dinan: Yes.

Mr. Langlois: So they will be separate entities.

Mr. Dinan: With separate employers in separate locations.

Mr. Langlois: So you will have to deal with them separately.

Mr. Dinan: Yes.

Mr. Langlois: The representatives of the local authorities who appeared in front of the committee just about all said that there is no problem for them in maintaining the same labour conditions—salary, benefits, and various types of compensation—and we even heard in one case that there was a proposal or there was some mechanism put in place to improve the pension plan, I think, if I remember correctly.

Could you tell us if you have had discussions already with representatives of the proposed local authorities in order to set in motion discussion with them? There has been no contact so far?

Mr. Dinan: No.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): I have not looked at the Labour Code for a while, but in this transfer that comes from the federal government to the local airport authority are you not protected by the successor rights clauses?

[Translation]

Selon le système qui s'applique à l'heure actuelle, les gens que vous représentez sont-ils visés par un seul certificat ou par des certificats différents pour chaque aéroport?

M. Dinan: Ceux qui composent plusieurs de nos unités de négociations travaillent en aéroports. Nos certificats s'appliquent à l'échelle nationale, et le même certificat s'applique donc à nos membres à Dorval, Mirabel, Toronto, Edmonton, Vancouver, pour une unité de négociation ou un groupe professionnel particulier. Donc, par exemple, dans le cas de notre certificat pour le groupe des manoeuvres et hommes de métier, les conditions de travail d'un chauffeur de camion qui travaille à Dorval sur les pistes d'atterrissage sont fixées par la même convention collective que celles d'un chauffeur qui travaille à Toronto, Edmonton ou Vancouver.

Pour ce qui est des employés d'aéroports, nous avons environ 15 à 20 unités de négociations dont les conditions de travail sont essentiellement les mêmes qu'ils soient à Montréal ou à Vancouver. Mais plusieurs unités de négociations seraient représentées, oui.

M. Langlois: Les négociations syndicales sont-elles menées collectivement ou séparément pour chaque groupe?

M. Dinan: Les négociations sont centralisées.

M. Langlois: Alors quand vous négociez pour les employés d'aéroports, qu'ils travaillent à Sept-Îles, Halifax ou Vancouver...

M. Dinan: Les négociations sont centralisées.

M. Langlois: Selon ce nouveau système, devrez-vous obtenir un certificat séparé pour chaque unité?

M. Dinan: Oui.

M. Langlois: Il s'agira donc d'entités distinctes.

M. Dinan: Avec des employeurs distincts dans des endroits différents.

M. Langlois: Vous devrez donc traiter avec chacun d'eux séparément.

M. Dinan: Oui.

M. Langlois: Les représentants des administrations aéroportuaires locales qui ont comparu devant le comité ont presque tous dit que le maintien des mêmes conditions de travail—salaires, avantages sociaux, et divers types de compensations—ne leur posait aucun problème, et dans un cas il était même question d'améliorer le régime de retraite, si ma mémoire est bonne.

Pouvez-vous nous dire si vous vous êtes mis en rapport avec les représentants des administrations locales proposées pour entamer les discussions avec eux? Vous n'avez eu aucun contact avec eux jusqu'ici?

M. Dinan: Non.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Ça fait un petit moment que je n'ai pas compulsé le code du travail, mais dans ce transfert du gouvernement fédéral à l'administration aéroportuaire locale, n'êtes-vous pas protégé par les dispositions garantissant les droits du successeur?

[Texte]

Mr. Dinan: No. Effectively, when you go from one jurisdiction to another—and although both are federal jurisdiction they are distinctly different—when you go from the Public Service Staff Relations Act to the Canada Labour Code, there are no successor rights.

So either you create a piece of legislation that provides effectively for a transitional period where successor rights are transitional or there is no transitional legislation and effectively you go out and pursue your members and re-sign them under the code. So those are basically the two methods by which you can do it.

Mr. Comuzzi: This is hypothetical, but let us say both sides were going into an airport and transferring and you were the representative union. Say that the local airport authority, whoever that may be, agreed that during this transition period all successor rights as are interpreted and known would be afforded each side. Would that embrace all of your concerns? It gives you an awful lot of protection.

Mr. Dinan: Effectively, that is called voluntary recognition—

Mr. Comuzzi: Oh, certainly.

Mr. Dinan: —and there are tremendous drawbacks with that. We have had experience with voluntary recognition, and voluntary recognitions leave you in a situation where you are not certified for the purposes of collective bargaining under any act.

• 1615

For instance, we just had a situation with Yukon College in the Yukon Territory where effectively it was a voluntary recognition, although the parties had agreed that the Canada Labour Code would apply. It took us some time for us to persuade the people at Labour Canada that they should appoint a conciliation officer to assist the parties and stuff like that.

You know, it is one of those things: if no problem ever arose, it might work; but our experience in labour relations is sometimes problems arise, and it is better to be certified under a piece of legislation than it is to have voluntary recognition.

Mr. Comuzzi: You mentioned several times the privatization. I get the feeling here that this is being misconstrued in this legislation. Tell me if your thoughts are the same as mine.

I am going to give you an example. To me, privatization is what happened at Terminal 3, where the government took a piece of land and said build us an airport and so on. My next question is going to be a follow-up on that, if I have time. What, if anything, did you do in Terminal 3?

Mr. MacEwen: What did we do?

Mr. Comuzzi: Yes. Privatization is what I construe to be what this government did with respect to Terminal 3 in offering it to a group of investors, and they built, and so on. Local airport authorities is not a privatization, it is

[Traduction]

M. Dinan: Non. De fait, quand vous passez d'une juridiction à une autre—et bien qu'il s'agisse dans les deux cas de juridiction fédérale elles sont quand même différentes—quand vous passez de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique au Code canadien du travail, il n'y a pas de droits du successeur.

Alors il faut soit créer une mesure législative portant création d'une période de transition avec droits du successeur, soit recruter vos membres à nouveau aux termes du code. Ce sont essentiellement les deux voies qui s'offrent à nous.

M. Comuzzi: Supposons que le gouvernement cédait un aéroport et que vous étiez le syndicat des employés. Supposons en outre que l'administration aéroportuaire, quelle qu'elle soit, accepte que l'on accorde tous les droits et obligations du successeur connus et ayant fait l'objet d'interprétation pendant la période de transition. Cela répondrait-il à toutes vos préoccupations? Une telle mesure vous accorderait une protection assez complète.

M. Dinan: Effectivement, on parle dans ce cas de reconnaissance volontaire. . .

M. Comuzzi: Ah, certainement.

M. Dinan: . . . et cela présente d'énormes désavantages. Nous avons une certaine expérience de la reconnaissance volontaire, et ce qui arrive dans ces cas-là, c'est que vous n'êtes pas accrédité aux fins de la négociation collective aux termes de la loi.

Récemment, avec les employés du collège du Yukon, dans le territoire du Yukon, nous avons eu l'expérience d'une reconnaissance volontaire, bien que les parties avaient convenu que le Code canadien du travail s'appliquerait. Nous avons mis un certain temps à persuader les gens de Travail Canada de nommer un agent de conciliation pour aider les parties à s'entendre et ainsi de suite.

Il s'agit d'une de ces situations qui pourrait fonctionner si aucun problème ne se posait; mais, d'après notre expérience des relations du travail, les problèmes ont tendance à surgir, et il vaut mieux être accrédité aux termes d'une loi bien précise que de jouir de reconnaissance volontaire.

M. Comuzzi: Vous avez parlé de privatisation à plusieurs reprises. J'ai l'impression que ce projet de loi interprète mal les choses. Dites-moi si vous êtes d'accord avec moi.

Je vous donne un exemple. Selon moi, la privatisation, c'est ce qu'on a pu voir dans le cas de l'aérogare 3, où le gouvernement a demandé qu'un aéroport soit construit sur un terrain, et ainsi de suite. Si j'ai le temps de poser une autre question, elle sera dans la même veine. Qu'avez-vous fait dans le cas de l'aérogare 3?

M. MacEwen: Qu'avons-nous fait?

M. Comuzzi: Oui. Un groupe d'investisseurs a construit un aéroport à la demande du gouvernement dans le cas de l'aérogare 3, ce qui constitue pour moi une privatisation véritable. La cession d'aéroports à des administrations

[Text]

transferring the responsibility for the operation, and the operation of labour relations comes under a local group of people from the community interested and more responsive to the needs of the community. Do we have that same understanding?

Mr. Dinan: I will let the politicians talk to the politicians.

Mr. MacEwen: I do not think they are totally similar, Terminal 3 and Terminal 1 and 2. We did nothing with Terminal 3. What do you mean? I do not follow your questioning.

Mr. Comuzzi: Well there must have been a transfer of . . . Well let us just talk about—

Mr. MacEwen: There were never any employees there in the first place.

Mr. Comuzzi: No, but there must have been employees who came from Terminal 1 and Terminal 2 who worked for the government who came into Terminal 3.

Mr. MacEwen: No, no, no, not that I know of.

Mr. Comuzzi: No parking authority or anything of that sort?

Mr. MacEwen: Not that I know of. It has been completely privatized. It has been completely private industry.

Mr. Comuzzi: The airport manager and his staff have no control over anything that happens in Terminal 3?

Mr. MacEwen: No, the manager is on his own.

Mr. Comuzzi: Okay, okay, that answers the question then. But then getting back to the issue of the privatization versus the local airport authority, you say there is no difference there either.

Mr. MacEwen: Well I would say there is a difference in the sense that the local airport authority is taking over the airport, and our employees, the employees of the federal government, are switching there to a private company. They are not staying as public employees; they are going with a private company, private industry. That is what we are talking about.

Mr. Comuzzi: Well it is a non-profit company, which as I understand it is being transferred over from the federal government to shelve their responsibility and make it more autonomous at the local level.

Mr. MacEwen: Well I find it very, very vague, the area of non-profit in anything I have read. I guess by definition it is non-profit, but I have not found too much. It is very vague, in my view, what the non-profit means.

Mr. Comuzzi: That the shareholders and the directors do not participate in the profits.

Mr. MacEwen: Okay.

Mr. Comuzzi: They are going to try to make them perhaps more functional—

Mr. MacEwen: Well the money gets back to transport.

[Translation]

aéroportuaires locales ne représente pas une privatisation, mais bien un transfert de la responsabilité de l'exploitation, et les relations de travail deviennent dans ce cas-là la responsabilité d'un groupe de gens de la collectivité qui sont intéressés et plus sensibles aux besoins de cette même collectivité. Est-ce que nous nous comprenons?

M. Dinan: Je vais laisser les politiciens parler aux politiciens.

M. MacEwen: Je ne pense pas que les cas des aérogares 1, 2 et 3 soient tout à fait semblables. Nous n'avons rien fait dans le cas de l'aérogare 3. Que voulez-vous dire? Je ne saisis pas tout à fait le sens de vos questions.

M. Comuzzi: Eh bien, il y a dû y avoir cession de . . . Parlons simplement des . . .

M. MacEwen: Il n'y avait pas, au départ, d'employés à cet endroit.

M. Comuzzi: Non, mais certains employés gouvernementaux qui travaillaient aux aérogares 1 et 2 ont dû être mutés à l'aérogare 3.

M. MacEwen: Non, pas que je sache.

M. Comuzzi: Pas des services du stationnement ni rien de la sorte?

M. MacEwen: Pas que je sache. Toute l'affaire a été privatisée. C'est une entreprise qui relève entièrement du secteur privé.

M. Comuzzi: Le directeur de l'aéroport et son personnel n'ont aucun droit de regard sur ce qui se passe à l'aérogare 3?

M. MacEwen: Non, le directeur est tout à fait autonome.

M. Comuzzi: Très bien, cela répond à ma question. Mais, pour en revenir à la privatisation par rapport à l'administration aéroportuaire locale, vous dites qu'il n'y a pas là non plus de différence.

M. MacEwen: Eh bien, je dirais qu'il y a une différence en ce sens que l'administration aéroportuaire reprend la direction de l'aéroport, et nos employés, qui sont des employés fédéraux, deviennent les employés d'une compagnie privée. Ils ne restent pas fonctionnaires; ils sont embauchés par une société privée, par le secteur privé. C'est de cela qu'il s'agit.

M. Comuzzi: Mais il s'agit d'une société à but non lucratif, à qui le gouvernement fédéral cède l'aéroport pour se délester de sa responsabilité et pour qu'il soit plus autonome au niveau local.

M. MacEwen: Le caractère non lucratif de cette société est très très mal défini dans tout ce que j'ai lu. Je suppose qu'il s'agit, par définition, d'une société à but non lucratif, mais je n'ai pas trouvé grand chose là-dessus. La définition de «but non lucratif» dans ce cas-ci est très vague, à mon avis.

M. Comuzzi: Cela signifie que les actionnaires et les membres n'ont pas de participation aux bénéfices.

M. MacEwen: Je vois.

M. Comuzzi: Ils vont essayer sans doute de rendre les opérations plus efficaces . . .

M. MacEwen: Et ce sont les transports qui profiteront des bénéfices.

[Texte]

Mr. Comuzzi: —perhaps more economic than they have heretofore been operated.

Mr. MacEwen: But in answer to your original question, I see no similarity. There is no similarity because we have nothing to do with Terminal 3. Terminal 3, there were no employees there in the first place and none there now that are concerned with us. We are concerned with the employees who are involved in the transition with the airport authorities.

Mr. Comuzzi: So you have nobody in Terminal 3 you are representing at this time?

Mr. MacEwen: Never did. We never did represent anybody.

Mr. Comuzzi: And there was no transfer or elimination of any employees from Terminal 1 and 2 because of the opening of Terminal 3?

Mr. MacEwen: None.

Mr. Comuzzi: Okay, those are my questions.

Le président: Dans ses remarques, M. Comuzzi a dit que le gouvernement avait demandé la privatisation des aéroports, mais je pense que c'est une commission, formée par le gouvernement évidemment, qui a recommandé la privatisation. Je pense que cela vient du rapport *Aller sans entraves*. Ai-je raison on suis-je dans l'erreur?

• 1620

Mr. MacEwen: I think it was mentioned in the federal budget, taken from recommendations from the committee. It was mentioned six years ago in the federal budget. That was one of the first times we saw it.

The Chairman: So I am right if I say it comes from the commission, not from the will of the government.

Mr. MacEwen: No. It comes from the commission.

Mr. Belsher: Thank you very much for appearing before us this afternoon.

You raise a very good point, Mr. Chairman. This is not privatization as such, because privatization I think is when we sell something and the government receives something in return for it. The assets are no longer under the control of the federal government. Here it is the operation by local groups that have come forward and said they would like to take over the operation of the... We have set the parameters. We made the offer back in 1986. Four communities have responded very positively, and six others are seriously interested in it. Each of the four communities that appeared before us said they wanted to be able to run their affairs like a private organization.

I am little concerned when you ask us to turn around and grandfather your rights for at least one additional contract negotiation. We know in Edmonton for sure that there are two separate streams of negotiations that would have to take

[Traduction]

M. Comuzzi: ...et plus rentables qu'elles ne l'ont été jusqu'ici.

M. MacEwen: Mais pour répondre à votre question du début, je ne vois rien de semblable dans ces deux situations. Elles ne sont pas similaires car nous n'avons rien fait dans le cas de l'aérogare 3. Il n'y avait pas d'employés au départ à l'aérogare 3 et il n'y en a aucun à l'heure actuelle qui fasse l'objet de nos préoccupations. Nous sommes concernés par le sort des employés qui sont touchés par les cessions d'aéroports aux administrations aéroportuaires.

M. Comuzzi: Vous ne représentez donc aucun employé de l'aérogare 3 à l'heure actuelle?

M. MacEwen: Ça n'a jamais été le cas. Nous n'avons jamais représenté ce groupe.

M. Comuzzi: Et l'ouverture de l'aérogare 3 n'a entraîné aucune mutation ni élimination d'employés des aérogares 1 et 2?

M. MacEwen: Aucune.

M. Comuzzi: Très bien, je n'ai plus de questions.

The Chairman: In his remarks, Mr. Comuzzi said that the government had asked that airports be privatized, but to be precise, I believe it is a commission, albeit constituted by the government, that recommended privatization. I think this was a follow up measure entailed by the *Freedom to Move* report. Am I right or wrong about this?

M. MacEwen: Je crois qu'il en a été question dans le budget fédéral, qui se faisait l'écho des recommandations du comité. Il en a été question il y a six ans dans un budget fédéral. C'est à peu près à cette occasion que nous en avons entendu parler pour la première fois.

Le président: J'ai donc raison de dire que c'est la commission qui est à l'origine de ces mesures, et non pas une décision du gouvernement.

M. MacEwen: Non. Cela vient de la commission.

M. Belsher: Merci beaucoup d'avoir voulu comparaître devant nous cet après-midi.

Vous soulevez une question fort intéressante, monsieur le président. Dans le cas qui nous intéresse, il ne s'agit pas réellement d'une privatisation, car pour qu'il y ait privatisation, je pense, le gouvernement doit vendre quelque chose moyennant compensation. Les actifs ne sont plus, suivant cette transaction, sous le contrôle du gouvernement fédéral. Ici l'exploitation devient la responsabilité de groupes locaux qui se sont manifestés et on dit qu'ils étaient disposés à reprendre l'exploitation des... Nous avons fixé les paramètres. L'offre a été faite en 1986. Quatre collectivités ont réagi d'une façon très positive, et six autres manifestent un intérêt très sérieux. Les représentants des quatre collectivités qui ont comparu devant nous ont tous dit qu'ils voulaient avoir la possibilité de gérer leurs affaires comme toute société privée.

Je suis un peu préoccupé par le fait que vous nous demandiez de garantir vos droits pendant la durée d'au moins une autre ronde de négociations collectives. Nous savons qu'à Edmonton il y aurait certainement deux négociations

[Text]

place, and yet I would expect there would be some overlapping. Staff would flow back and forth to various sites within their organization. You have seen the offer that has been given to the employees from the airport authority. How does it compare to what is already in the existing contracts? How would you rate it, from your standpoint?

Mr. MacEwen: I have not seen the offers given to them by the local airport authorities. We have not seen a great deal of this information. We have seen some of it. We have seen sketches. We have seen some of the information on pensions, which is not the same as the Public Service Superannuation Act. We have seen areas, such as the disability insurance, where, especially in British Columbia, they cannot find a company that will take the DI policy. If they do, the rates would be excessively high. These are parts of the agreement that I have been privy to, but I have not seen the whole package to compare it to our package, if that is what you are asking me.

Mr. Belsher: No, I do not think there is a whole package. I think there has been quite a bit of work done with your union representatives in Edmonton.

Mr. MacEwen: There has not been a great deal of work done with us on employee relations, such as contracts and things like that. We have been given bits of information of what they are going to do or what they are willing to do. I believe the gentleman at the end said the local airport authorities said they were willing to give all these wonderful things. We have not seen all these wonderful things yet. I am not doubting that they will offer them, but I am saying that when you ask me to compare the two packages, I cannot when we do not have them.

Mr. Belsher: How did the pension deal, for instance...?

Mr. MacEwen: This is information that was given in information meetings at the airport by the local airport authorities upon questioning from our members. That is the information I have. They said the pension would be this or that. We would be happy if they would just transfer and leave them under the Public Service Superannuation Act and the Supplementary Retirement Benefits Act. We would accept that.

Mr. Belsher: You are saying you have not seen what they were offered for a pension.

Mr. MacEwen: No.

Mr. Belsher: I thought I had read in the paper where an offer had been put out there.

Mr. MacEwen: As I say, there were offers made at meetings with our employees. I have not seen anything in writing to show us specifically that this is what the pension... The other thing is that there are different—

[Translation]

parallèles qui devraient avoir lieu, et je crois qu'il y aurait un certain chevauchement. Il y aurait des mutations de part et d'autre entre les divers secteurs de l'organisation. Vous avez vu l'offre qui a été faite aux employés par l'administration aéroportuaire. Comment se compare-t-elle aux contrats existants. Qu'en pensez-vous?

M. MacEwen: Je n'ai pas vu les offres faites aux employés par l'administration aéroportuaire. Nous ne sommes pas très bien renseignés là-dessus. Nous disposons de certaines données; nous avons vu des résumés. Nous avons vu certains renseignements sur les pensions, qui diffèrent de celles prévues par la Loi sur la pension de la Fonction publique. Pour certaines choses, telle l'assurance-invalidité, surtout en Colombie-Britannique, ils ne trouvent aucune compagnie qui soit disposée à leur fournir des polices d'assurance-invalidité. Si elles acceptent, les primes seraient excessivement élevées. Voilà pour les parties de l'entente dont j'ai pu prendre connaissance, mais je n'ai pas pu voir toute l'offre pour la comparer à notre convention, si c'est ce que vous vouliez savoir.

M. Belsher: Je pense qu'il n'existe pas d'offre complète. Je crois qu'ils ont beaucoup travaillé avec vos représentants syndicaux à Edmonton.

M. MacEwen: Ils n'ont pas beaucoup travaillé avec nous au niveau des relations de travail, pour ce qui est des éléments qui touchent les employés de près comme les contrats, et ainsi de suite. On nous a fait part de bribes d'information portant sur ce qu'ils avaient l'intention de faire ou sur ce qu'ils étaient disposés à faire. Je crois que le monsieur qui est assis au bout a dit que les administrations aéroportuaires locales avaient signalé qu'elles étaient disposées à donner toutes sortes de choses merveilleuses aux employés. Nous n'en n'avons pas encore vu la couleur. Je ne mets pas en doute leur parole, mais quand vous me demandez de comparer les conditions dans les deux cas, je vous réponds que je ne peux pas le faire car nous n'avons rien en main.

M. Belsher: Pour ce qui est des pensions, par exemple...?

M. MacEwen: L'administration aéroportuaire locale a tenu des séances d'information à l'aéroport et a donné des renseignements à ce sujet en réponse à des questions posées par nos membres. C'est toute l'information dont je dispose. Elle a répondu que les pensions seraient ceci ou cela. Nous serions satisfaits si elle voulait bien les transférer simplement et faire en sorte qu'elles continuent d'être régies par la Loi sur la pension de la Fonction Publique et la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires. Nous accepterions cela.

M. Belsher: Vous êtes en train de nous dire que vous ne savez pas ce qu'on leur a offert comme régime de retraite.

M. MacEwen: Non.

M. Belsher: J'avais cru lire dans les journaux qu'on leur avait fait une offre.

M. MacEwen: Comme je l'ai dit, lors de réunions avec nos employés on leur a fait certaines offres. Mais nous n'avons rien vu sur papier qui précise les détails des régimes de retraite... Autre chose, il y a différentes...

[Texte]

Mr. Belsher: There were choices given, I thought I read in the papers. How come we would read something so entirely different from what you are telling us now?

Mr. MacEwen: Has that ever happened to you?

Mr. Belsher: Yes, it has, but it is on a subject that is very pertinent—

• 1625

Mr. MacEwen: I did not mean to be facetious, but it happens with the press. Maybe they gave it to the press and did not give it to us, because I am telling you, I did not see any formal document, and I have been dealing with the airport privatization now specifically for about seven months, and I did not see any specific details on pension or any of that. All I am telling you is from information we get from local meetings where the members ask the local airport authorities. In fact we were not even allowed to meet with the local airport authorities. The bargaining agent was not even to meet with them. Not until just within the last month have we had any dealings with airport authorities. Some of them did not even exist. They were ghosts. Where do they exist? There is the one in Edmonton and possibly the one in Vancouver. Do you know any others that are an entity in themselves now?

Mr. Belsher: Calgary and Montreal are at various levels—

Mr. MacEwen: You are damn right they are at various levels. How are we going to meet with them if there is nobody there? We do not know what Montreal is going to offer our people. We do not know what these places are going to offer if we do not know who to deal with. You say to me compare the packages. The only one I could compare would possibly be Edmonton, and I have not seen their package.

Mr. Belsher: We are dealing with enabling legislation—

Mr. MacEwen: Yes, I realize that.

Mr. Belsher:—so an agreement can be arrived at between an authority and the federal government, and the minister can finalize a deal. It seems Edmonton is going to be the first off the mark.

Mr. MacEwen: It is.

Mr. Belsher: Within the next six to eight months it is likely—

Mr. MacEwen: Edmonton has been signed, so you are talking six months—

Mr. Belsher: The agreement has been signed, but the enabling legislation still has to work its way through.

Mr. MacEwen: You are talking six months because that is the lay-off status. We are looking at September for Edmonton. That is what we are looking at as the bargaining agent.

[Traduction]

M. Belsher: J'avais cru lire dans les journaux qu'on leur avait donné le choix. Comment ai-je pu lire quelque chose qui soit si différent de ce que vous nous dites aujourd'hui?

M. MacEwen: Ça ne vous est jamais arrivé?

M. Belsher: Si, mais sur un sujet aussi pertinent. . .

M. MacEwen: Je ne voulais pas plaisanter, mais ce sont des choses qui arrivent parfois avec la presse. Peut-être ont-ils fait part de ces renseignements à la presse sans nous les donner, car je vous dis que je n'ai vu aucun document officiel, ni aucun détail précis sur les régimes de retraite, et je travaille au dossier de la privatisation des aéroports depuis environ sept mois maintenant. Tout ce que je vous dis, je le sais des réunions d'information locales où nos membres posent des questions à l'administration aéroportuaire. On ne nous a même pas permis de rencontrer les administrations aéroportuaires. L'agent de négociation n'a pas non plus pu les rencontrer. Ce n'est que ce mois dernier que j'ai pu avoir quelque contact avec elles. J'ai l'impression que certaines d'entre elles n'existent même pas. Ce sont des fantômes. Où sont-elles? Il y en a une à Edmonton et peut-être une à Vancouver. En connaissez-vous d'autre qui sont bel et bien constituées maintenant?

M. Belsher: A Calgary et à Montréal elles sont à divers niveaux. . .

M. MacEwen: Vous avez drôlement raison, elles sont à divers niveaux. Comment voulez-vous que nous les rencontrions si elles ne sont pas encore constituées? Nous ne savons pas ce que l'on va offrir à nos membres à Montréal. Nous n'arrivons pas à savoir ce que ces administrations vont offrir comme nous ne savons à qui nous adresser. Vous me demandez de comparer les conditions d'emploi. La seule comparaison que je puisse éventuellement établir serait avec Edmonton, et je n'ai même pas vu leurs offres.

M. Belsher: Nous sommes saisis d'une loi habilitante. . .

M. MacEwen: Oui, je m'en rends compte.

M. Belsher: . . . permettant de conclure une entente entre une administration et le gouvernement fédéral, entente que le ministre devra avaliser. Il semble que la première cession s'effectuera à Edmonton.

M. MacEwen: C'est le cas.

M. Belsher: Il est probable que d'ici six ou huit mois. . .

M. MacEwen: Les ententes ont été signées à Edmonton, alors on peut s'attendre à ce que d'ici six mois. . .

M. Belsher: L'entente a été signée, mais la loi habilitante n'a pas encore été adoptée.

M. MacEwen: Vous parlez de six mois pour ce qui est des mises à pied. Nous pensons qu'à Edmonton les choses pourraient être conclues en septembre. En tant qu'agents de négociations, c'est ce que nous prévoyons.

[Text]

The Chairman: I would like to put a question. The bill talks about leasing from government to the airport authorities, but press clippings are referring all the time to the sale from the government to the private sector. In that case, on the union side who will be responsible for the employees or workers? Would it still be federal, or would it turn to provincial authorities?

Mr. MacEwen: I cannot answer that.

The Chairman: Do they have to choose?

Mr. Belsher: The chair has 30 days to choose, do they not?

A witness: Yes, they do.

Mr. Belsher: Our chairman is new with us today, so he is not as—

The Chairman: That is why I am putting that question.

Mr. Belsher: They have to choose who they would like to have as their bargaining agent. The bargaining agents have to apply within 30 days of the legislation being proclaimed for a particular airport.

Mr. Angus: Is that the same as provincial versus federal jurisdiction?

Mr. Belsher: I do not have the act memorized in terms of whether it . . . We have been in this situation with short-line railroads. Remember the battle that went to the courts over the one in Alberta as to whether it was federal or provincial, and the courts decided it was provincial, plus an act of this Parliament superseded it to say it was provincial. We would have to ask that question when the officials will be here tomorrow.

The Chairman: They have agreed to appear tomorrow, I think, on clause-by-clause consideration. Maybe we could reserve this question for tomorrow.

Mr. Angus: What are the ramifications if all of a sudden you find yourselves in provincial jurisdiction, whether it is B.C., Alberta, or Quebec at this point in time, and possibly in the future Ontario, as well as who knows where else? What does that do in terms of labour relations for a national organization?

Mr. Dinan: We currently are certified to act as bargaining agents for people under the Nova Scotia Trade Union Act, the Ontario Labour Relations Act, and the Quebec Labour Relations Act. We have a variety of units under the provincial legislation.

Mr. Angus: But in terms of the legislation itself and the protection that each jurisdiction applies . . . Railroads have fought and will continue to fight to stay within the federal jurisdiction, because they see it as a weakening to transfer to provincial jurisdiction. Does the same thing apply in terms of the men and women who physically work and operate our airports?

Mr. Dinan: Not from our present federal legislation, the Public Service Staff Relations Act, to the provincial because of the various infringements on our rights for free collective bargaining, whether it be under the Public Service Staff

[Translation]

Le président: J'aimerais poser une question. Le projet de loi parle de bail entre le gouvernement et l'administration aéroportuaire, mais dans les coupures de presse on parle toujours de la vente qui interviendrait entre le gouvernement et le secteur privé. Dans ce cas-là, quel syndicat serait responsable des employés? Continueraient-ils de relever du niveau fédéral, ou relèveraient-ils des autorités provinciales?

M. MacEwen: Je ne peux répondre à cette question.

Le président: Doivent-ils choisir?

M. Belsher: La présidence dispose de 30 jours pour choisir, n'est-ce pas?

Un témoin: Oui, c'est cela.

M. Belsher: Nous avons un nouveau président aujourd'hui, qui n'est pas aussi . . .

Le président: Voilà pourquoi je pose cette question.

M. Belsher: Ils doivent choisir leur agent de négociation. Les agents de négociation doivent présenter leur demande dans les 30 jours qui suivent la proclamation de la loi portant cession d'un aéroport donné.

M. Angus: Est-ce comparable aux domaines de compétence provinciale ou fédérale?

M. Belsher: Je n'ai pas appris la loi par cœur quant à . . . Nous avons connu une situation semblable avec les employés de lignes ferroviaires sur courte distance. Vous vous souviendrez peut-être de ce conflit; ce sont les tribunaux de l'Alberta qui ont dû trancher, à savoir s'il s'agissait de questions qui relevaient du fédéral ou du provincial, et ils ont décidé que c'était provincial, et en outre une loi adoptée par ce parlement a statué dans ce sens également. Il faudrait poser cette question aux fonctionnaires qui seront ici demain.

Le président: Ils ont accepté de venir demain, je pense, pour l'étude article par article. Peut-être pourrions-nous remettre cette question à demain.

M. Angus: Qu'arrivera-t-il si vous vous apercevez tout à coup que vous relevez d'une juridiction provinciale, qu'il s'agisse d'employés de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, du Québec ou de l'Ontario, plus tard, et peut-être ailleurs aussi, qui sait? Qu'est ce que ça signifie sur le plan des relations du travail pour un organisme national?

M. Dinan: Nous sommes à l'heure actuelle accrédités comme agents de négociation aux termes de la Loi sur les syndicats de la Nouvelle-Écosse, la Loi sur les relations de travail de l'Ontario, et la Loi sur les relations de travail du Québec. Nous représentons diverses unités en vertu de mesures législatives provinciales.

M. Angus: Mais pour ce qui est de la loi elle-même et de la protection fournie par chaque juridiction . . . Les chemins de fer se sont battus et continueront de se battre pour continuer de relever de la compétence fédérale, car ils sont d'avis que cela affaiblirait leur position que de relever de la compétence provinciale. La situation est-elle la même pour les travailleurs et travailleuses de nos aéroports?

M. Dinan: Ce n'est pas le cas vu la loi fédérale qui nous régit à l'heure actuelle, la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique, parce que nos droits à la négociation collective libre ont été enfreints de diverses façons quelle que

[Texte]

Relations Act, the Public Service Employment Act, or a variety of pieces of legislation. So I do not see us as being in any discernibly worse situation with the provincial legislation. In fact, in most provincial legislation we would probably be better off.

• 1630

Mr. Stephen Jelly (Executive Assistant to the Alliance Executive Committee, Public Service Alliance of Canada): With the possible exceptions of British Columbia and Newfoundland, which are problematic for national unions because they explicitly require the union that is certified to be headquartered in the province. That does not necessarily exclude us from being able to certify in British Columbia, but it may well serve to exclude us from being able to certify in British Columbia.

We had to change our constitution to deal with the British Columbia legislation. You have to provide the members in the province with almost total autonomy. We amended our constitution to meet that eventuality in 1988, but it has not been tested before the labour board in British Columbia to date, so we do not know whether it will prevail or not.

Mr. Angus: In these days you might not want to circulate that kind of constitution around the country for other reasons.

Let me turn to bumping. I gather that in the legislation there is a certain window whereby employees at local airport authorities who want to remain in the alliance can opt to use whatever provisions there are in the collective agreement that allow them to relocate to, I guess, a junior position elsewhere. Have you taken a look at the local airport authorities as proposed—the Vancouver, Edmonton, Calgary, and Montreal—to anticipate whether there would be much bumping out of there, and what would the ramifications be elsewhere in the system?

Secondly, one of my concerns about this whole process is that, in a lot of ways, by carving out these airports we are eliminating a lot of potential people for regional and national senior positions over time, within both the operating and the management groups. You might want to comment on that.

Mr. Dinan: On your initial question, certainly the employees who would be affected by these transfers of jurisdiction have the right as federal Public Service employees. Effectively, they will receive a notice that they are surplus to requirement, probably at about the same time as they will receive their offer of employment from their new employer. Once that happens, they are put on a priority list for hiring within the federal Public Service. Obviously if any vacancies occur then these individuals are the first to have access to those opportunities. So effectively that is what you are talking about when you talk about the bumping privilege.

[Traduction]

soit, d'ailleurs, la loi qui nous régit à ce niveau, qu'il s'agisse de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique, la Loi sur l'emploi dans la fonction publique, ou toute une gamme d'autres mesures législatives. Ainsi, je pense que le fait de nous retrouver sous le coup des lois provinciales n'empirerait pas notre sort. Dans la plupart des cas, il en serait sans doute amélioré.

M. Stephen Jelly (adjoint exécutif au Comité exécutif de l'Alliance de la Fonction publique du Canada): Sauf peut-être pour la Colombie-Britannique et Terre-Neuve, qui posent un problème particulier pour les syndicats nationaux parce qu'elles exigent explicitement que le syndicat accrédité ait son siège social dans la province en question. Cela ne signifie pas que nous ne puissions être accrédités en Colombie-Britannique, mais c'est une possibilité.

Nous avons dû modifier nos statuts pour nous adapter à la loi de la Colombie-Britannique. Elle exige que les membres qui travaillent dans cette province jouissent d'une autonomie presque totale. Nous avons modifié nos statuts pour faire face à cette éventualité en 1988, mais jusqu'à maintenant il n'y a pas eu de cas-témoins sur lesquels le Conseil des relations de travail de la Colombie-Britannique aurait pu statuer, alors nous ne savons pas si on nous donnera raison.

M. Angus: Par les temps qui courent, il vaudrait peut-être mieux que ce genre de constitution ne s'étende pas aux autres régions du pays, pour d'autres raisons.

Parlons du déplacement des employés moins anciens par les plus anciens. Je crois savoir qu'il y a dans la loi une disposition selon laquelle les employés d'aéroports qui veulent continuer de faire partie de l'Alliance peuvent se prévaloir de la convention collective pour obtenir un poste moins élevé dans la hiérarchie ailleurs. Avez-vous eu l'occasion d'étudier les administrations aéroportuaires proposées sous cet angle—celles de Vancouver, Edmonton, Vancouver, Calgary et Montréal—et pouvez-vous nous dire si vous prévoyez qu'il y aura beaucoup d'évincements de ce genre à ces endroits, et aussi quelles en seraient les ramifications ailleurs dans le système?

Deuxièmement, j'ai une autre préoccupation face à tout ce processus: la création de ces administrations va éliminer beaucoup de promotions éventuelles qui auraient pu être accordées à des employés qui auraient repris des postes de cadres au niveau régional et national, qu'il s'agisse des groupes chargés de l'exploitation ou de la gestion. Peut-être aimeriez-vous nous faire part de vos commentaires là-dessus.

M. Dinan: Pour répondre à votre question initiale, il est sûr que les employés qui seront touchés par ces transferts de juridiction auront ce droit en tant que fonctionnaires fédéraux. Ils recevront de fait un avis leur signalant qu'ils sont excédentaires, sans doute à peu près au moment où ils recevront l'offre d'emploi de leur nouvel employeur. On les placera alors sur une liste prioritaire pour les postes de la fonction publique fédérale. S'il y a des postes à combler, ce seront bien sûr ces personnes qui y auront d'abord accès. C'est donc de cela qu'il s'agit lorsque vous parlez du droit des employés plus anciens de déplacer les moins anciens de leurs postes.

[Text]

Mr. Angus: So they cannot displace existing employees elsewhere. In other collective agreements you can.

Mr. Dinan: No. Under other jurisdictions you can. Under this situation it is based on vacancy only, but your priority to those vacant positions.

Secondly, I think when you regionalize these kinds of things you will find that the ability of the Department of Transport to access operational people will now be limited because they will now not have to hire within but rather draw people out of various other local airport authorities to provide that operational expertise at the federal level. That certainly is a drawback too. Obviously you would have to provide incentives to draw people away from other employment.

• 1635

Mr. Angus: You mentioned in your brief Parts V and VI of the Official Languages Act. All the witnesses who appeared before you, both those from western Canada and those from the province of Quebec, said not to worry, that they were going to look after things; they did not need this extra expense for training. Montreal was as strong as Vancouver in terms of that argument. Perhaps you could react before Ross throws his cup at me. Does the alliance have a position in terms of those points?

Mr. MacEwen: It is mainly in there to protect our members so that they are trained properly and they are given the same opportunity in things, competition-wise. That is the main idea of it.

All we are doing there is ensuring, as we did everywhere else in our brief, that in the transition the protection of our membership is there. They have that protection under the present situation.

Mr. Angus: Given the fact that you are going to end up—at least in the current scenario—with at least four local airport authorities that are not interrelated, and that the only progression will be within the local airport authority as opposed to whatever they can apply for outside of it, so that there will be less likelihood of the need for that kind of training. . . Or do you disagree with me that there still is that kind of need even within a single airport authority?

Mr. MacEwen: It is probably not the same emphasis it has now, but it still would preclude them from applying on a position that Tom mentioned. If they wanted to better themselves by say going to Ottawa, it probably would preclude them from doing that.

Mr. Schneider (Regina—Wascana): Mr. Chairman, I was going to raise the issue of this activity being referred to as an act of privatization, but that—

Mr. Angus: Piratization.

[Translation]

M. Angus: Ils ne pourront donc pas déplacer les employés qui ont des postes ailleurs. Aux termes d'autres conventions collectives, c'est possible.

M. Dinan: Non. C'est possible dans d'autres juridictions. Dans ce cas-ci, vous avez accès aux postes disponibles, et on vous donne la priorité.

Deuxièmement, si l'on régionalise ce genre d'activité, vous allez constater que le ministère des Transports aura peut-être plus de mal à trouver des employés pour ses catégories dites opérationnelles, car il ne pourra plus faire appel aux concours internes mais devra se tourner vers les autres administrations aéroportuaires locales quand il aura besoin d'expertise opérationnelle au niveau fédéral. Cela présente aussi certains désavantages. Si vous voulez attirer des gens qui sont déjà employés ailleurs dans votre service, vous devez leur offrir quelque chose.

M. Angus: Vous avez dans votre mémoire fait allusion aux parties V et VI de la Loi sur les langues officielles. Tous les témoins qui ont comparu, ceux de l'ouest comme ceux de la province du Québec, ont dit de ne pas s'en faire, qu'ils allaient s'occuper de cet aspect des choses; ils ne voulaient pas de cette dépense additionnelle pour la formation. Les gens de Montréal étaient tout aussi convaincus que ceux de Vancouver quant à ce point. Peut-être pourriez-vous me répondre avant que Ross ne me lance sa tasse à la figure. Sur ces questions, l'Alliance a-t-elle une position?

M. MacEwen: Nous en avons surtout parlé parce que nous voulons protéger nos membres, nous assurer qu'ils pourront disposer de la formation nécessaire et participer aux concours sur un pied d'égalité. C'est notre objectif essentiellement.

Nous voulons simplement nous assurer, et c'est d'ailleurs l'objectif que nous poursuivons dans tout notre mémoire, que pendant la transition, les intérêts de nos membres seront protégés. Le système actuel leur confère cette protection.

M. Angus: Selon le scénario qui a cours à l'heure actuelle, il y aura au moins quatre administrations aéroportuaires locales qui seront indépendantes les unes des autres, et les seules promotions disponibles seront dans cette administration, plutôt qu'à l'extérieur, et il est probable que les gens auront moins besoin de ce genre de formation. . . Ou pensez-vous, au contraire, que ce genre de formation continuera d'être nécessaire même à l'intérieur d'une seule administration aéroportuaire?

M. MacEwen: Sans doute qu'on mettrait moins l'accent là-dessus qu'on ne le fait maintenant, mais on pourrait quand même les empêcher de postuler pour obtenir le genre de poste auquel Tom a fait allusion. S'ils voulaient améliorer leur situation en allant à Ottawa, par exemple, ils ne pourraient sans doute pas le faire.

M. Schneider (Regina—Wascana): Monsieur le président, je voulais parler du fait que l'on qualifie ce genre d'activité de privatization, et que. . .

M. Angus: Piratization.

[Texte]

Mr. Schneider: Again, another word we should take issue with. But it has been visited by a couple of members, so I do not think I will comment any further on this supreme act of democracy, the decentralization of authority to the level at which these projects can be most effectively run.

A voice: It sounds like politician bullshit.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Langlois: I have one quick question. Does the alliance represent employees in areas other than federal airports? Do you represent people at provincial and municipal airports, for example?

Mr. Dinan: The only employees we currently represent at airports are security people at the Yellowknife Airport and security guards at the Edmonton International; this is when we are talking about the Canada Labour Code. Other than that, we do not, save and except for those we currently represent under the Public Service Staff Relations Act.

Mr. Langlois: This leads me to my other question. In an area such as Edmonton, where there is a municipal airport that will fall under the authority of the new airport authority, does your charter prevent you from applying to represent the people at the municipal airport?

Mr. MacEwen: No.

Mr. Langlois: Okay, thank you.

Mr. Sobeski (Cambridge): I would like one point of clarification on the official languages. When the chairman of official languages was before us on Thursday, he said that Part V, relating to the section of work, would only apply in the provinces of New Brunswick, Quebec, and some parts of Ontario; therefore, it would not apply in this particular case to Vancouver, Calgary, or Edmonton. I just want to clarify that particular point.

In Ontario or New Brunswick, it depends on what that little pocket is in the census track as to whether or not Part V, the work, applies under official languages. I just wanted to clarify that. I think the witnesses seem to understand it.

Mr. Angus: It sounds like a good argument to put in.

Mr. Langlois: I just want to add that if we add Parts IV and V of the Official Languages Act to this bill, the only airport that would really fall under it is Montreal.

Mr. Belsher: They were very clear that they did not want it.

Mr. Langlois: You would impose to Montreal and Mirabel provisions of official languages that the other airports, such as Toronto, Edmonton, Calgary, would not have. They are not recognized as bilingual districts.

• 1640

The Chairman: Thank you, Mr. Langlois, for those comments. I would like to thank Mr. MacEwen, Mr. Jelly, and Mr. Dinan for being with us this afternoon. It was very good of you to come before the committee.

[Traduction]

M. Schneider: Encore un autre mot auquel je m'opposerais. Mais d'autres députés en ont parlé, et je pense que je vais m'abstenir de parler plus longuement de cet acte suprêmement démocratique, c'est-à-dire la décentralisation de l'autorité pour permettre une exploitation plus efficace de ces aéroports.

Une voix: Encore de la bouillie pour politiciens!

Des voix: Oh, oh.

M. Langlois: J'aurais une question, très brève. L'Alliance représente-t-elle des employés dans les aéroports autres que fédéraux? Représentez-vous les travailleurs d'aéroports provinciaux et municipaux, par exemple?

M. Dinan: Les seuls employés que nous représentons à l'heure actuelle dans de tels aéroports sont les employés de la sécurité à l'Aéroport de Yellowknife et les gardes à l'Aéroport international d'Edmonton; ce sont ceux qui relèvent du Code canadien du travail. Nous ne représentons pas d'autres employés d'aéroports sauf ceux que nous représentons déjà qui relèvent de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique.

M. Langlois: Ceci m'amène à mon autre question. Il y a à Edmonton un aéroport municipal qui relèvera dorénavant de la nouvelle administration aéroportuaire; votre charte vous empêcherait-elle de tenter de devenir le représentant des employés de cet aéroport municipal?

M. MacEwen: Non.

M. Langlois: Très bien, je vous remercie.

M. Sobeski (Cambridge): J'aimerais une précision sur les langues officielles. Quand le commissaire aux langues officielles a comparu devant nous jeudi, il a dit que la partie V de la loi ne s'appliquerait qu'au Nouveau-Brunswick, au Québec et dans certaines parties de l'Ontario; dans ce cas-ci, donc, elle ne s'appliquerait pas à Vancouver, Calgary ou Edmonton. Je voulais simplement éclaircir cette question.

En Ontario ou au Nouveau-Brunswick, ce sont les données tirées du recensement qui s'appliquent à la région en question qui déterminent si la partie V de la loi, portant sur le travail, s'applique quant aux langues officielles. Je voulais simplement éclaircir cela. Je crois que les témoins ont l'air de comprendre.

M. Angus: Ça me semble un bon argument à retenir.

M. Langlois: Je désire simplement ajouter que si nous annexons les parties IV et V de la Loi sur les langues officielles à ce projet de loi, le seul aéroport qui serait vraiment touché serait Montréal.

M. Belsher: Il nous ont dit très clairement qu'ils n'en voulaient pas.

M. Langlois: Vous imposeriez à Montréal ou à Mirabel des dispositions relatives aux langues officielles qui ne s'appliquent pas aux autres aéroports comme celui de Toronto, Edmonton ou Calgary. Ils ne sont pas dans des districts désignés bilingues.

Le président: Merci, monsieur Langlois, de ces observations. Je désire remercier MM. MacEwen, Jelly, et Dinan d'avoir bien voulu comparaître cet après-midi. C'est bien aimable à vous d'être venus.

[Text]

I would like to remind the committee that tomorrow afternoon at 3.30 in Room 307 West Block we will be commencing the clause-by-clause study, so I adjourn till tomorrow at 3.30 p.m.

[Translation]

J'aimerais rappeler aux membres du comité que demain après-midi nous allons commencer l'étude article par article à 15h30 dans la pièce 307 de l'Édifice de l'Ouest. La séance est levée jusqu'à demain à 15h30.

APPENDIX "C-85/2"

**PRESENTATION TO THE
LEGISLATIVE COMMITTEE**

**ON
BILL C-85**

March 1991



PUBLIC SERVICE ALLIANCE OF CANADA

ALLIANCE DE LA FONCTION PUBLIQUE DU CANADA

The Public Service Alliance of Canada, a national union representing 165,000 employees of the Federal Government, its Departments, Agencies, and Crown Corporations, welcomes this opportunity to present its observations on the privatization of airports to the Legislative Committee mandated to study Bill C-85.

This is not the first time we have met Members of this Government and various Parliamentary Committees to proclaim our virulent opposition to what appears to be one of the central tenets of Conservative administrations: private is good, i.e. productive and profitable - by definition; public is bad, i.e. inefficient and wasteful - again, by definition. We are not dealing here with conclusions based on rigorous analysis of all pertinent factors but with dogma, a contracting-out catechism which proceeds from the belief that all forms of public enterprise are albatrosses, strangling economic development.

Even the most superficial analysis would demonstrate how specious this perspective is. The history of our mixed economy (rapidly becoming less mixed), is that some public enterprises have been profitable in basic dollars and cents terms. Others, because of constraints imposed on them by public policy, (not the least of which constraints was one which said they must not "crowd out" the private sector) were "profitable" within the mandate established by Government, a mandate which subjected strict profit and loss to broader goals not easily quantifiable in marketplace terms.

The transportation sector has historically been situated in this latter framework, having a host of goals

properly deemed more important than surplus generation: goals such as national unity, equitable access, fair price structures, and regional integration. Last year's decimation of the VIA Rail system and the Government's embrace of a so-called open skies policy would appear to have relegated those goals to the category of minor considerations.

Given the limited time we have before you today, we cannot explore in detail the whole range of issues which emerge from this proposed legislation. Accordingly, before moving on to focus on our members' rights, we want to merely touch on several areas that require more detailed attention from this Committee.

1. Bill C-85 is "an Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports".

Where are the legislative provisions that address the myriad other aspects of such a transfer, such as:

- i) the qualifications that a corporation or other body must meet before becoming a designated Airport Authority;
- ii) the mandate and the duties and responsibilities of the Authority;

iii) the levels of control by, or responsibility/accountability to, the Minister;

iv) the operating, safety and environmental standards which must be met and maintained.

2. Have studies been commissioned to determine fair market value (whether sale or lease) for the properties under consideration? Have these studies been seen by Committee Members?

3. What did the Deputy Executive Director of the Airport Transfer Task Force, in his speech to the Institute for International Research in New York last July 12th, mean by his comment "that a delicate balance (must be) maintained between the financial interests of the Government on the one hand, and those of the LAA on the other hand"? Could he mean bargain prices to LAAs at the level of base payments?

4. What are the costs of this exercise to-date in terms of the staff time of all MOT officials involved, travel, consultancy fees and all ancillary expenditures related to preparing this abdication of federal authority.

5. The Government's supplementary principles for the creation and operation of local Airport Authorities indicate that each Local Airport Authority will "be responsible for dealing with noise management, air pollution, solid waste management, and other airport related environmental issues consistent with applicable standards and regulations".

Given the enormous political commitment to the commercialization of our airports (a "top priority" for Mr. Lewis), what assurance can we have that sanctions will be imposed upon Authorities which begin to regard the air, the water, and the land around airports as externalities?

How can individuals and communities bring political pressure to bear on private sector enterprises which are despoiling their environments?

EMPLOYEE RIGHTS

One of the major problems in exercises of this sort is the enormous uncertainty introduced into the lives of literally thousands of workers. Such anxiety is never factored into the cost benefit analysis done to justify the

particular undertaking. It is, nevertheless, real and long-standing. In May of this year, six years will have elapsed since the Federal Budget appeared containing statements regarding a new structure and responsibility for federally operated airports. The legislation before us today has not eliminated that uncertainty as the following analysis will demonstrate.

1. **Designated Employees** - What are the criteria that must be followed by the Minister before he designates a person as a "designated employee"? Insofar as Section 2 (3) contemplates some Ministerial discretion as to which persons are so designated, what would be the status of an employee not so designated? Given the breadth of the term "in connection with an airport", what protections are contemplated for an employee discovered to be inappropriately designated after the designation date for a particular airport?

2. **Official Languages** - Section 4 (1) determines that certain parts of the Official Languages Act apply. Two parts specifically not mentioned are important from the standpoint of our members, namely Part V, which deals with the language of work, and Part VI, which concerns the participation of English and French Canadians.

3. **Pension Benefits** - As Committee Members will readily understand, this is an area of utmost concern. While the legislation is an improvement over others we have seen in that specific mention is made of the Public Service Superannuation Act and the Supplementary Retirement Benefits Act, it is far from being entirely reassuring. Section 5 (3) of the Bill allows for the making of regulations by the Governor-in-Council, upon the recommendation of the President of the Treasury Board, respecting the mechanism and the extent to which superannuation benefits may be continued. Simply put, both the substantive and procedural rights of our members in this area will be as set out in regulations which we have yet to see and which may not yet be drafted.

It is entirely redundant to express our profound conviction that the pension rights of our members must be protected and maintained. The most expeditious way to protect fully their existing and future pension rights is to continue their coverage under the Public Service Superannuation Act, the Supplementary Retirement Benefits Act and related regulations. This could be accomplished by relevant amendments to Bill C-85.

4. **Labour Relations** - Again, we commend certain aspects of this Section which provide transitional provisions to protect the collective agreement in effect or for which notice to bargain has been rendered. This will obviate many problems in that established mechanisms of redress can be utilized in the event of misunderstandings or disagreements.

We find commendable the tacit acknowledgement that a process of collective bargaining is the best means for our members to establish a working relationship with their new employer. We nevertheless anticipate some serious road-blocks during that process, arising primarily out of the legitimate aspirations of our members to maintain acquired rights versus the new employer's desire for a tabula rasa. This will be most manifest in the areas of severance pay, sick leave entitlement, and annual leave provisions, these being the areas where long service lays claim to greater entitlement and therefore greater cost to the new employer who may regard such claims as illegitimate. We assert that the claims are profoundly legitimate, paid for not just in

labour, but in the size of the economic increase negotiated when those provisions were costed as part of total compensation. If they are to be lost, our members should be financially compensated for the loss. Otherwise, groups of workers are forced to pay as individuals for decisions made by the body politic allegedly on behalf of all tax-payers.

In conclusion, let the record show that the Alliance unequivocally believes that the development and operation of airports is a responsibility that should remain with the Federal Government. It follows therefore that we believe Bill C-85 to be fundamentally unsound. Notwithstanding this, the Government can use its majority to ensure passage of the Bill. Thus it becomes incumbent on Members of this Committee, and indeed all Members of Parliament, to ensure that the acquired rights and benefits enjoyed by workers transferred to a Local Airport Authority under Bill C-85 are protected and continued.

APPENDICE «C-85/2»

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU
COMITÉ LÉGISLATIF
CHARGÉ D'ÉTUDE
LE PROJET DE LOI C-85

Mars 1991



PUBLIC SERVICE ALLIANCE OF CANADA

ALLIANCE DE LA FONCTION PUBLIQUE DU CANADA

L'Alliance de la Fonction publique du Canada, syndicat national représentant 165 000 employé-e-s de la fonction publique fédérale, ses ministères, organismes et sociétés d'État, se réjouit de l'occasion qui lui est donnée de présenter au comité législatif chargé d'étudier le projet de loi C-85 ses observations concernant la privatisation des aéroports.

Ce n'est pas la première fois que nous rencontrons les membres du présent gouvernement et différents comités parlementaires pour proclamer notre opposition virulente à ce qui semble l'un des dogmes centraux des administrations conservatrices, à savoir que privé équivaut par définition à bon, c.-à-d. productif et rentable, alors que public est également par définition synonyme de mauvais, c.-à-d. inefficace et peu rentable. Il ne s'agit pas ici de conclusions fondées sur une analyse rigoureuse de tous les facteurs pertinents mais d'un point de doctrine, un catéchisme de la sous-traitance émanant de la thèse selon laquelle toute forme d'entreprise publique est un poids mort, qui freine le développement économique.

L'analyse la plus superficielle démontrerait le caractère spécieux de cette opinion. Les faits montrent que, dans notre économie de type mixte (ce caractère tendant rapidement à disparaître), certaines entreprises publiques ont été rentables en termes économiques. D'autres, à cause des contraintes qui leur ont été imposées par la politique gouvernementale (l'obligation de laisser une place au secteur privé n'étant pas la moindre), ont été «rentables» dans le cadre du mandat défini par le gouvernement, mandat qui assujettissait la stricte loi de la rentabilité à des objectifs plus généraux non facilement quantifiables en termes commerciaux.

Le secteur des transports a traditionnellement répondu aux impératifs de ce dernier type d'entreprise publique, son fonctionnement étant régi par une foule d'objectifs considérés à juste titre comme étant plus importants que la production d'excédents, des objectifs comme l'unité nationale, l'accès équitable, des tarifs honnêtes et l'intégration régionale. L'an dernier, le démantèlement du réseau VIA Rail et l'adhésion du gouvernement à ce qu'on appelle la doctrine du ciel ouvert sembleraient avoir relégué ces objectifs à la catégorie des considérations mineures.

Le temps qui nous est accordé pour exposer nos vues étant compté, nous ne pouvons examiner en détail tout l'éventail des problèmes que pose le projet de loi. Par conséquent, avant d'aborder les droits de nos membres, nous tenons à effleurer plusieurs points auxquels le comité devrait accorder une attention plus minutieuse.

1. Le projet de loi C-85 est une «loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régime de pension ou retraite et de relations du travail».

Où trouve-t-on les dispositions législatives qui régissent la multitude des autres aspects d'une telle cession, comme:

- i) les conditions que doit remplir une société ou tout autre organisme avant de devenir une administration aéroportuaire désignée;
- ii) le mandat, les attributions et les obligations de l'administration;

- iii) l'importance de la surveillance exercée par le ministre ou les formes de l'obligation de lui rendre compte;
- iv) les normes d'exploitation et de sécurité ainsi que les normes environnementales qui doivent être respectées et maintenues.

2. Des études ont-elles été commandées pour établir la valeur marchande équitable (qu'il s'agisse d'une vente ou d'une location) des propriétés à l'étude? Les membres du comité ont-ils été saisis des résultats de ces études?

3. Dans son discours devant les membres de l'Institute for International Research, prononcé à New York le 12 juillet dernier, qu'a voulu dire le directeur administratif adjoint du Groupe de travail sur la cession des aéroports lorsqu'il a affirmé «qu'un équilibre délicat (doit être) maintenu entre, d'une part, les intérêts financiers de l'État et, d'autre part, ceux des administrations aéroportuaires locales»? Ce pourrait-il qu'il ait voulu dire que l'État consentirait aux administrations aéroportuaires locales des prix de rabais correspondant à des montants de base?

4. À ce jour, combien a coûté cette opération si l'on tient compte du temps de tous les responsables du ministère des Transports engagés dans le processus, des frais de déplacement, des honoraires des experts-conseils et de toutes les dépenses accessoires liées à la préparation de cet abandon de pouvoir fédéral?

5. Il est précisé dans les principes supplémentaires concernant la création et la mise en service des administrations aéroportuaires locales «qu'il incombera à chaque administration aéroportuaire locale de s'occuper de la lutte contre le bruit, de la pollution de l'air, de la gestion des déchets solides et d'autres questions environnementales se rapportant à l'aéroport, selon les normes et règlements applicables».

Compte tenu de l'extraordinaire volonté politique de commercialiser nos aéroports (une «priorité absolue» pour M. Lewis), quelle garantie pouvons-nous avoir que des sanctions seront imposées aux administrations qui décident de considérer l'air, l'eau et les terres autour des aéroports comme des facteurs secondaires?

Comment des personnes et des collectivités peuvent-elles exercer des pressions politiques sur les entreprises du secteur privé qui spolient leur environnement?

DROITS DES EMPLOYÉ-E-S

L'un des principaux problèmes que posent des opérations de ce genre tient à la grande incertitude qu'elles font naître chez des milliers de travailleurs et de travailleuses. L'anxiété n'est jamais prise en compte dans l'analyse coûts-avantages effectuée pour justifier l'entreprise. Elle est néanmoins réelle et profonde. En mai de cette année, six ans se seront écoulés depuis la publication du budget fédéral énonçant la mise en place d'une nouvelle structure des aéroports exploités par le gouvernement fédéral ainsi que le réaménagement des pouvoirs dans ce domaine. Le texte de loi qui nous est présenté aujourd'hui ne dissipe pas, comme nous allons le montrer, cette incertitude.

1. Employé-e-s désignés - Selon quels critères le ministre désigne-t-il une personne «employé désigné»? Dans la mesure où l'article 2 (3) prévoit que le ministre peut exercer une certaine discrétion quant à savoir quelles personnes sont ainsi désignées, quel serait le statut d'un-e employé-e qui n'appartiendrait pas à cette catégorie? Étant donné l'extension de l'expression «à des activités liées à un tel aéroport», a-t-on songé à des garanties pour l'employé-e dont la désignation se révèle incorrecte après la date de désignation applicable à un aéroport donné?
2. Langues officielles - L'article 4 (1) prévoit que certaines parties de la Loi sur les langues officielles s'appliquent. Deux parties non mentionnées dans le projet de loi sont importantes du point de vue de nos membres, à savoir la Partie V, qui porte sur la langue au travail, et la Partie VI, qui concerne la participation des Canadiens et Canadiennes de langue anglaise et française.
3. Prestations de pension - Les membres du Comité comprendront facilement qu'il s'agit d'un point extrêmement important. Le projet de loi marque certes un progrès par rapport à d'autres textes législatifs qui nous ont été présentés, en ce sens que la Loi sur les pensions de la fonction publique et la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires y sont précisément mentionnées, mais il est loin d'être entièrement

rassurant. L'article 5 (3) du projet de loi prévoit que, sur recommandation du président du Conseil du Trésor, le gouverneur en conseil peut, par règlement, prévoir selon quelles modalités les prestations de pension peuvent être maintenues. Bref, les droits fondamentaux et instrumentaux de nos membres dans ce domaine seront tels que définis dans des règlements que nous n'avons pas encore vus et qui n'ont peut-être pas encore été rédigés.

Il est tout à fait superflu d'exprimer notre profonde conviction selon laquelle les droits de nos membres en matière de pension doivent être protégés et maintenus. La façon la plus expéditive de protéger pleinement leurs droits actuels et futurs en cette matière consiste à prendre les mesures nécessaires pour que la Loi sur les pensions de la fonction publique et la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires, de même que les règlements connexes, continuent de s'appliquer à eux. Cela pourrait être réalisé en apportant les modifications appropriées au projet de loi C-85.

4. Relations du travail - Nous approuvons également à ce chapitre certains aspects du projet de loi qui prévoient des mesures transitoires pour protéger la convention collective en vigueur ou pour laquelle un avis de négocier a été signifié. Ces mesures permettront de parer à de nombreuses difficultés en ce sens que l'on pourra faire appel à des mécanismes de réparation établis en cas de mésententes ou de désaccords.

Nous trouvons digne d'éloges que l'on reconnaisse tacitement le processus de négociation collective comme le meilleur moyen pour nos membres d'établir des relations de travail avec leur nouvel employeur. Nous prévoyons toutefois l'émergence d'obstacles majeurs découlant essentiellement des aspirations légitimes de nos membres à maintenir les droits acquis et de la volonté du nouvel employeur de faire table rase.

Cela se vérifiera principalement au chapitre de l'indemnité de départ, des congés de maladie et des congés annuels, domaines où les employé-e-s comptant de longs états de service prétendent avoir des droits plus importants, qui représentent des coûts accrus pour le nouvel employeur et qui risquent donc de passer pour illégitimes. Nous soutenons que de telles prétentions sont profondément légitimes, les droits étant acquittés non seulement en travail mais pris en compte dans le calcul de la hausse économique négociée, leur coût étant intégré à la rémunération globale. La perte de droits en ces domaines devrait être assortie d'une compensation financière. Autrement, des groupes de travailleurs et de travailleuses se voient contraints de payer en tant que particuliers pour des décisions prises par l'autorité politique prétendument au nom de tous les contribuables.

En conclusion, l'Alliance tient à faire publiquement savoir de façon non équivoque qu'elle considère que l'aménagement et l'exploitation des aéroports est une responsabilité que devrait conserver le gouvernement fédéral. Selon nous, le projet de loi C-85 est fondamentalement peu acceptable. Le gouvernement peut néanmoins, grâce à sa majorité, assurer l'adoption du projet de loi. Il incombe donc aux membres du présent comité et, en fait, à tous les parlementaires de veiller à ce que soient protégés et maintenus les avantages et les droits acquis dont bénéficient les travailleurs et les travailleuses cédés à l'administration aéroportuaire locale aux termes du projet de loi C-85.

MAIL  **POSTE**

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

If undelivered, return **COVER ONLY** to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette **COUVERTURE SEULEMENT** à:
Groupe Communications Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Public Service Alliance of Canada:

Jim MacEwen, Executive Vice-President;

Tom Dinan, Section Head, Negotiations, Collective Bargaining Branch;

Stephen Jelly, Executive Assistant to the Alliance Executive Committee.

TÉMOINS

De l'Alliance de la Fonction publique du Canada:

Jim MacEwen, vice-président exécutif;

Tom Dinan, chef de section, Négociations, Direction de la négociation collective;

Stephen Jelly, adjoint administratif au Comité exécutif.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Wednesday, March 13, 1991

Chairman: Guy Ricard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le mercredi 13 mars 1991

Président: Guy Ricard

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-85

An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-85

Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail

RESPECTING:

Order of Reference

INCLUDING:

The Report to the House

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

Y COMPRIS:

Le rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90-91

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990-1991

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-85

Chairman: Guy Ricard

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Joe Comuzzi
Charles Langlois
Sergio Marchi
Pat Sobeski
Barbara Sparrow
Stan Wilbee—(8)

(Quorum 5)

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-85

Président: Guy Ricard

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Joe Comuzzi
Charles Langlois
Sergio Marchi
Pat Sobeski
Barbara Sparrow
Stan Wilbee—(8)

(Quorum 5)

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Wednesday, March 13, 1991:

Stan Wilbee replaced Larry Schneider;
Iain Angus replaced Phillip Edmonston.

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le mercredi 13 mars 1991:

Stan Wilbee remplace Larry Schneider;
Iain Angus remplace Phillip Edmonston.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, March 14, 1991

The Legislative Committee on Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports, has the honour to report the Bill to the House.

In accordance with its Order of Reference of Monday, November 19, 1990, your Committee has considered Bill C-85 and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 1, 2, 3, 4 and 5*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 14 mars 1991

Le Comité législatif sur le projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail, a l'honneur de rapporter le projet de loi à la Chambre.

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 19 novembre 1990, votre Comité a étudié le projet de loi C-85 et a convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules n^{os} 1, 2, 3, 4 et 5*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

GUY RICARD

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MARCH 13, 1991

(7)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports met at 3:45 o'clock p.m. this day, in Room 307 West Block, the Chairman, Guy Ricard, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Joe Comuzzi, Charles Langlois, Sergio Marchi, Pat Sobeski, Barbara Sparrow and Stan Wilbee.

In attendance: From the Office of the Law Clerk and Parliamentary Counsel: Louis-Philippe Côté, Legal Counsel. *From the Library of Parliament, Research Branch:* Monique Hébert, Research Officer.

Witnesses: From the Department of Transport: Michael Farquhar, Deputy Executive Director, Airport Transfer Task Force and Jacques Pigeon, Senior Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, November 19, 1990 relating to Bill C-85, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, November 28, 1990, Issue No. 1*)

The Committee resumed consideration of Clause 2

Sergio Marchi moved,—That Clause 2 be amended by adding immediately after line 14, on page 1, the following:

““transfer” means transfer by lease;”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negated on the following division: Yeas: 2; Nays: 5.

Sergio Marchi moved,—That Clause 2 be amended by adding immediately after line 17, on page 1, the following:

“(2) No airport shall be disposed of except by way of lease.”

And the question being put on the amendment, it was negated on the following division: Yeas: 2; Nays: 5.

Sergio Marchi moved,—That Clause 2 be amended by striking out lines 21 and 22, on page 1 and substituting the following therefor:

“body to which the Minister is to transfer an airport as a design—”

And the question being put on the amendment, it was negated on the following division: Yeas: 2; Nays: 5.

Sergio Marchi moved,—That Clause 2 be amended by striking out lines 2 and 3, on page 2 and substituting the following therefor:

“ister is to transfer an airport to a designated airport author—”

And the question being put on the amendment, it was negated on the following division: Yeas: 2; Nays: 5.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 13 MARS 1991

(7)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail, se réunit aujourd'hui à 15 h 45 dans la salle 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Guy Ricard (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Joe Comuzzi, Charles Langlois, Sergio Marchi, Pat Sobeski, Barbara Sparrow et Stan Wilbee.

Aussi présents: Du Bureau du légiste et conseiller parlementaire: Louis-Philippe Côté, conseiller juridique. *Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* Monique Hébert, attachée de recherche.

Témoins: Du ministère des Transports: Michael Farquhar, directeur adjoint, Groupe de travail sur la cession des aéroports; Jacques Pigeon, avocat-conseil.

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 19 novembre 1990, le Comité poursuit l'étude du projet de loi C-85, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mercredi 28 novembre 1990, fascicule n° 1*).

Le Comité poursuit l'étude de l'article 2.

Sergio Marchi propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant après la ligne 9, à la page 1, ce qui suit:

««cession» Cession par bail.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 5 voix contre 2.

Sergio Marchi propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant après la ligne 12, à la page 1, ce qui suit:

«Un aéroport ne peut être aliéné autrement que par bail.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 5 voix contre 2.

Sergio Marchi propose,—Que l'article 2 soit modifié en remplaçant la ligne 14, à la page 1, par ce qui suit:

«d'un aéroport»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 5 voix contre 2.

And the question being put on Clause 2, it was carried.

On Clause 3

The question being put on Clause 3, it was carried.

On Clause 4

Sergio Marchi moved,—That the English version of Clause 4 be amended by striking out lines 14 and 15, on page 2 and substituting the following therefor:

“4. (1) Where the Minister has transferred an airport to a des—”

And the question being put on the amendment, it was negated on the following division: Yeas: 2; Nays: 5.

Iain Angus, seconded by Sergio Marchi, moved,—That Clause 4 be amended by striking out line 17, on page 2 and substituting the following therefor:

“transfer date Parts IV, V, VI, VIII, IX and X of the”

RULING BY THE CHAIRMAN

THE CHAIRMAN: I said at the beginning of the discussion that I have certain reservations concerning this amendment that has nothing to do with the very interesting discussions that we have had on both sides of the table.

As you know, I am obliged by the rules of the House of Commons to make any ruling on the receivability of amendment or not, and in my view this amendment attempts to add Parts V and VI of the Official Languages Act to the bill. Part V deals with the working language, and Part VI with the equitable participation of English-speaking and French-speaking Canadians in employment and advancement in federal institutions. I think that by introducing this new proposition we go beyond the bill.

I wish to refer Honourable Members to the Citation in *Beauchesne's Fifth Edition*, on page 233, which says that:

“An amendment is out of order if it is irrelevant to the bill, beyond its scope or governed by or dependent upon amendments already negated.”

Therefore, I have to rule this amendment out of order.

The ruling of the Chairman was not appealed.

By unanimous consent, the question being put on the amendment, it was negated on the following division: Yeas: 3; Nays: 5.

And the question being put on Clause 4, it was carried.

New Clause 5

Sergio Marchi moved,—That a New Clause 5 be added immediately after line 31, on page 2:

“5. For greater certainty, where an airport is sold, leased or otherwise transferred to a designated airport authority, such provisions relating to assistance for physically handicapped persons as apply in an airport under any Act of Parliament or regulations made thereunder shall apply.”

RULING BY THE CHAIRMAN

THE CHAIRMAN: I have a great deal of difficulty with the proposed amendment of the Honourable Member for York West (Mr. Marchi).

L'article 2, mis aux voix, est adopté.

Article 3

L'article 3, mis aux voix, est adopté.

Article 4

Sergio Marchi propose,—Que la version anglaise de l'article 4 soit modifié en remplaçant les lignes 14 et 15, à la page 2, par ce qui suit:

«4. (1) Where the Minister has transferred an airport to a des—»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 5 voix contre 2.

Iain Angus, appuyé par Sergio Marchi, propose,—Que l'article 4 soit modifié en remplaçant la ligne 17, à la page 2, par ce qui suit:

«les portions IV, V, VI, VIII, IX et X de la *Loi sur les*»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: J'ai déclaré au début de la séance que j'avais certaines réserves vis-à-vis cet amendement, et ces réserves ne concernent nullement l'échange intéressant de propos que nous avons eu.

Le Règlement de la Chambre des communes m'oblige à me prononcer sur la recevabilité des amendements et, à mon avis, celui-ci ajoute au projet de loi les parties V et VI de la Loi sur les langues officielles. La partie V porte sur la langue de travail et la partie VI, sur l'obligation de donner aux Canadiens d'expression française et anglaise des chances égales d'emploi et d'avancement dans les institutions fédérales. Je pense que l'amendement introduit dans le projet de loi un élément qui en dépasse la portée.

Je renvoie le député au Commentaire 773(1) de la 5^e édition de *Beauchesne*, à la page 238, qui dit ceci:

«Il est interdit au président de recevoir un amendement. . . S'il ne se rapporte pas au projet de loi, ou s'il en dépasse la portée, ou s'il est inspiré par des amendements déjà rejetés ou s'il en dépend.»

Je dois donc déclarer l'amendement irrecevable.

La décision du président n'est pas contestée.

Par consentement unanime, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 5 voix contre 3.

L'article 4, mis aux voix, est adopté.

Nouvel article 5.

Sergio Marchi propose,—Qu'un nouvel article 5 soit ajouté après la ligne 30 à la page 2:

«5. Il demeure entendu qu'en cas de cession d'un aéroport à une administration aéroportuaire désignée, les dispositions concernant l'aide aux personnes ayant un handicap physique applicables dans un aéroport en vertu d'une loi fédérale ou d'un règlement pris en vertu d'une loi fédérale s'appliquent.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: J'entretiens certains doutes quant à la recevabilité de cet amendement proposé par le député de York-Ouest (M. Marchi).

The objective the Honourable Member is attempting to achieve is laudable and I fully concur with it. He would like to insert a provision with regard to assistance for physically handicapped persons as it is presently available under any Act of Parliament or regulations made thereunder.

However, I have to abide by the rules and procedures of the House as to its admissibility. In my opinion, it goes beyond the scope of the Bill and in accordance with Citation 773(1) of *Beauchesne's Fifth Edition*, on page 233, I will have to rule it out of order.

New Clause 5

Sergio Marchi moved,—That a New Clause 5 be added immediately after line 31, on page 2:

“5. (1) Notwithstanding any other Act of Parliament, no designated airport authority to which an airport has been sold, leased or otherwise transferred shall use any moneys in the pension funds managed by it for the purpose of operating or financing its airport activities.

(2) Every person who contravenes subsection (1) is guilty of an offence and is liable on summary convictions to a fine not exceeding twenty million dollars or to imprisonment for a term not exceeding six months, or to both

(3) Where a corporation commits an offence under this Act, any officer, director or agent of the corporation who directed, authorized, assented to, acquiesced in or participated in the commission of the offence is a party to and guilty of the offence and is liable on summary conviction to the punishment provided for the offence whether or not the corporation has been prosecuted or convicted.”

RULING BY THE CHAIRMAN

THE CHAIRMAN: Thank you Mr. Marchi. Here again I have some difficulties, because the amendment is outside the scope of the bill. It is attempting to regulate the use of private pension funds with penalties affecting the abuse of funds. So for the same reason as I cited before, *Beauchesne's Fifth Edition* states:

“an amendment is out of order if it is irrelevant to the bill, beyond its scope or governed by or dependent upon the amendments already negated.”

So for the same reason, I have to rule this amendment out of order.

On Clause 5

Sergio Marchi moved,—That the English version of Clause 5 be amended by striking out lines 32 and 33, on page 2 and substituting the following therefor:

“5. (1) Where the Minister has transferred an airport to a des—”

And the question being put on the amendment, it was negated on the following division: Yeas: 3; Nays: 5.

And the question being put on Clause 5, it was carried.

L'objectif que député vise à atteindre est tout à fait louable, j'en conviens parfaitement. Il veut insérer une disposition, concernant l'aide aux personnes ayant un handicap physique, qui est déjà prévue dans une loi fédérale ou ses règlements d'application.

Cependant, je dois me conformer aux règles et procédures de la Chambre pour ce qui est de la recevabilité des amendements. A mon avis, celui-ci dépasse la portée du projet de loi et, me reportant au commentaire 773(1) de la 5^e édition de *Beauchesne*, à la page 238, je dois le déclarer irrecevable.

Nouvel article 5

Sergio Marchi propose,—Qu'un nouvel article 5 soit ajouté après la ligne 30, page 2:

«5. (1) Par dérogation à toute autre loi fédérale, il est interdit à une administration aéroportuaire désignée qui est cessionnaire d'un aéroport d'utiliser les fonds contenus dans les fonds de pensions dont elle assure la gestion à des fins d'opération ou de financement de ses activités aéroportuaires.

(2) Quiconque contrevient au paragraphe (1) commet une infraction et encourt, sur déclaration par procédure sommaire, une amende maximale de vingt millions de dollars et un emprisonnement maximal de six mois, ou l'une de ces peines.

(3) En cas de perpétration par une personne morale d'une infraction à la présente loi, ceux de ses dirigeants, administrateurs ou mandataires qui l'ont ordonnée ou autorisée, ou qui y ont consenti ou participé, sont considérés comme des coauteurs de l'infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, la peine prévue, que la personne morale ait été ou non poursuivie ou déclarée coupable.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Ici encore, j'ai des réserves concernant l'amendement du député qui excède la portée du projet de loi. C'est une tentative de réglementer l'utilisation de fonds de pensions privés qui prévoit des peines en cas d'abus. Je vous cite de nouveau ce passage de la 5^e édition de *Beauchesne*:

«Il est interdit au président de recevoir un amendement. . . S'il ne se rapporte pas au projet de loi, ou s'il en dépasse la portée, ou s'il est inspiré par des amendements déjà rejetés ou s'il en dépend.»

Pour la même raison, je dois déclarer l'amendement irrecevable.

Article 5

Sergio Marchi propose,—Que la version anglaise de l'article 5 soit modifié en remplaçant les lignes 32 et 33, à la page 2, par ce qui suit:

«5. (1) Where the Minister has transferred an airport to a des—»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 5 voix contre 3.

L'article 5, mis aux voix, est adopté.

On Clause 6

Sergio Marchi moved,—That the English version of Clause 6 be amended by striking out lines 2 and 3, on page 4 and substituting the following therefor:

“Minister has transferred an airport to a designated airport”

And the question being put on the amendment, it was negatived on the following division: Yeas: 3; Nays: 5.

And the question being put on Clause 6, it was carried.

On Clause 7

Sergio Marchi moved,—That the English version of Clause 7 be amended by striking out lines 26 and 27, on page 4 and substituting the following therefor:

“7. (1) Where the Minister has transferred an airport to a des—”

And the question being put on the amendment, it was negatived on the following division: Yeas: 3; Nays: 5.

And the question being put on Clause 7, it was carried.

New Clause 8

Iain Angus moved,—That a New Clause 8 be added immediately after line 26, on page 5:

“This Act shall come into force on a day to be fixed by order of the Governor in Council but not earlier than six months after the day it is assented.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division: Yeas: 3; Nays: 5.

On Clause 1

The question being put on Clause 1, it was carried.

On the Title

The question being put on the Title, it was carried.

The question being put:

Shall the Bill carry?

It was carried on division.

The question being put:

Shall I report the Bill to the House without amendment?

It was agreed to on division.

During the course of the meeting, the witnesses answered questions.

At 4:47 o'clock p.m., the Committee adjourned.

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Article 6

Sergio Marchi propose,—Que la version anglaise de l'article 6 soit modifié en remplaçant les lignes 2 et 3, à la page 4, par ce qui suit:

«Minister has transferred an airport to a designated airport»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 5 voix contre 3.

L'article 6, mis aux voix, est adopté.

Article 7

Sergio Marchi propose,—Que la version anglaise de l'article 7 soit modifié en remplaçant les lignes 26 et 27, à la page 4, par ce qui suit:

«7. (1) Where the Minister has transferred an airport to a des—»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 5 voix contre 3.

L'article 7, mis aux voix, est adopté.

Nouvel article 8

Iain Angus propose,—Qu'un nouvel article 8 soit ajouté après la ligne 26, à la page 5:

«La présente loi entre en vigueur à la date fixée par décret du gouverneur en conseil mais au plus tôt six mois à compter de sa sanction»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 5 voix contre 3.

Article 1

L'article 1, mis aux voix, est adopté.

Titre

Le titre est mis aux voix et adopté.

Le président met aux voix la question suivante:

Le projet de loi est-il adopté?

Le projet de loi est adopté avec dissidence.

Le président met aux voix la question suivante:

Dois-je faire rapport du projet de loi sans proposition d'amendement?

La motion est adoptée avec dissidence.

Tout au long de la séance, les témoins ont répondu aux questions.

À 16 h 47, la séance est levée.

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, March 13, 1991

• 1543

The Chairman: We have a quorum. We shall resume clause-by-clause study by considering clause 2.

First of all, I would like to welcome the officials from the department, Mr. Farquhar, Mr. Pigeon, and Mr. Soucy, who are here to respond to all the questions the committee might have.

Just before we go clause by clause, yesterday I raised a question on the possibility of changing the affiliation of the unions.

M. Pigeon pourrait-il nous apporter quelques précisions sur le sujet? Le ministre nous a dit qu'il allait procéder par baux et non par vente. Le projet de loi prévoit la vente, les baux et d'autres façons d'effectuer le transfert.

Par exemple, si on effectuait le transfert par vente à une autorité provinciale, est-ce que les affiliations syndicales viendraient de la province ou resteraient quand même sous l'autorité fédérale étant donné que la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique du Canada demeure applicable?

M. Jacques Pigeon (avocat-conseil, ministère des Transports): Les autorités aéroportuaires locales, bien qu'elles puissent être incorporées en vertu des lois provinciales, dans la mesure où elles exploitent un aéroport, demeurent sous la juridiction fédérale parce que l'aéroport est sous la juridiction exclusive du Parlement du Canada.

Le président: Même si c'est une autorité provinciale qui...

M. Pigeon: Oui, même si elles sont incorporées en vertu d'une loi provinciale, parce qu'elles se trouvent à exploiter une entreprise régie par le gouvernement fédéral.

Le président: Que ce soit dans le cas d'une vente, d'un bail ou de quoi que ce soit, cela reste sous la même autorité?

M. Pigeon: C'est la même chose.

• 1545

Mr. Belsher (Fraser Valley East): Following up on that, Mr. Chairman, you will recall that yesterday afternoon I asked our witnesses whether or not they had looked at the offer that the Edmonton Regional Airports Authority made to the employees regarding pensions. The witness said there had been no offer. They had not seen any. They had not really had any real consultation. Yet I had been led to believe that there had been and brought up the fact that the papers had commented on this. May we ask our witnesses if they are aware of whether or not an offer was given to the unions from the Edmonton Regional Airports Authority?

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 13 mars 1991

Le président: Comme nous avons le quorum, nous aborderons l'étude article par article du projet de loi. Nous en sommes à l'article 2.

Je voudrais tout d'abord souhaiter la bienvenue aux représentants du ministère, MM. Farquhar, Pigeon et Soucy qui répondront à toutes vos questions.

Avant d'entamer l'étude détaillée, je voudrais revenir à la question que j'ai soulevée hier au sujet de la possibilité de changer l'affiliation des syndicats.

Could Mr. Pigeon give us some details on the matter? The Minister said he would transfer by lease and not by sale. However, the bill says that the Minister is to sell, lease or otherwise transfer an airport.

For instance, if an airport had been sold to provincial authorities, would the unions be affiliated to the province or would they remain under federal authority since the Public Service Staff Relations Act within the Public Service of Canada still applies?

Mr. Jacques Pigeon (Legal Advisor, Department of Transport): Even if local airport authorities can be incorporated according to provincial laws, inasmuch as they operate an airport, they remain under federal jurisdiction since airports fall under the exclusive jurisdiction of the Parliament of Canada.

The Chairman: Even if the provincial authorities...

Mr. Pigeon: Indeed, even if they are incorporated under a provincial law, since they operate a business regulated by the federal government.

The Chairman: It remains under the same authority whether it is sold, leased or otherwise transferred?

Mr. Pigeon: It remains the same.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Dans le même ordre d'idées monsieur le président, vous vous rappelerez qu'hier après-midi j'ai demandé à nos témoins s'ils avaient eu l'occasion de jeter un coup d'oeil sur l'offre que l'administration aéroportuaire régionale d'Edmonton avait faite à ses employés en ce qui concerne les pensions. On m'avait répondu qu'on n'avait vu aucune offre et qu'il n'y avait pas véritablement eu de consultation. Toutefois, on m'avait laissé entendre qu'il y avait eu une offre, et j'avais même fait remarquer que les journaux en avait parlé. Puis-je demander à nouveau aux témoins s'ils sont au courant d'une offre qui aurait été faite au syndicat par l'administration aéroportuaire régionale d'Edmonton?

[Texte]

Mr. Michael Farquhar (Deputy Executive Director, Airport Transfer Task Force, Department of Transport): Mr. Chairman, about ten days prior to the tabling of the Edmonton authority's benefits package there was a discussion with the president and vice-president of the Canadian Union of Transportation Employees, and they were given in advance a copy of the entire package that was presented by the regional authority.

Mr. Belsher: I think that answers the question. It was disturbing to find out that the union representatives here were not aware that this package had been delivered to them at that meeting.

Mr. Marchi (York West): My first amendment is to clause 2, and I believe all members have it. It is essentially to try to clean up some wording. There are a number of amendments in the package I am advancing to you, Mr. Chairman. In a number of clauses in the bill the word "sell" appears, and the strength of my amendments are to essentially have the word "transfer" instead of the word "sell". It would imply that transfer would be by lease.

This stems from the minister's deputation before the committee, where he said:

In all of this I would like to emphasize that the airports are not being privatized; they are being transferred to local airport authorities which will lease them from Transport Canada. Individuals or private companies will not directly own or lease the airports. The federal government is committed to this policy.

I am simply suggesting a clean-up of the language by changing the word "sell" to "transfer".

The Chairman: If I understand, you want to remove the word "sell" and use the word "transfer".

Mr. Marchi: Yes, and there are a number of them in the package.

The Chairman: Yes, I know. We have to deal with them one by one, as you know. If the first one is defeated, all the others will be defeated, to be consistent.

Mr. Marchi: I suppose that would be logical.

The Chairman: You have another amendment, Mr. Marchi. In amendment L-6, for instance, you are not consistent. You say "airport is sold, leased or otherwise transferred". If your first amendment passed, this one is . . .

Mr. Marchi: You are right.

The Chairman: Is there any discussion on the amendment?

Mr. Belsher: Mr. Chairman, any action would have to have an Order in Council, so I do not see the necessity of pulling that word out of here. I understand Mr. Marchi's reference to it, but I do not think it is necessary in this bill because we are dealing mainly with the operations of the airports themselves. I for one would like to see the wording remain as is in the . . .

Mr. Marchi: I am just wondering whether the word "sell" implies the wrong definition and gives the wrong implication. For instance, at our meeting yesterday, when the union officials talked about selling or privatization, some

[Traduction]

M. Michael Farquhar (directeur exécutif adjoint, Groupe de travail sur la cession des aéroports, ministère des Transports): Monsieur le président, environ 10 jours avant le dépôt par l'administration d'Edmonton du dossier des prestations offertes à leurs employés, il y a eu une réunion à laquelle participait le président et le vice-président du Syndicat canadien des employés du transport, et ceux-ci ont reçu un exemplaire du dossier que présentait l'administration régionale.

M. Belsher: Vous avez répondu à ma question. J'avais été gêné de découvrir que les représentants syndicaux, lors de leur comparution, n'étaient pas au courant du fait que le dossier leur avait été présenté à cette réunion-là.

M. Marchi (York-Ouest): J'ai un premier amendement à présenter à l'article 2, et je crois qu'on l'a transmis à tous les membres du comité. Il s'agit en fait d'assainir le texte. Vous verrez, monsieur le président, que je propose plusieurs amendements. Dans plusieurs articles du projet de loi, on parle de «vente», et c'est pourquoi mes amendements visent essentiellement à remplacer ce terme par celui de «cession», ce qui implique la cession par bail.

Mon amendement se veut dans la foulée de ce qu'a dit le ministre au comité, et je cite:

Dans tout ceci, je tiens à souligner que les aéroports ne sont pas privatisés; ils sont cédés aux administrations aéroportuaires locales, qui les louent à Transports Canada. Les particuliers ou les sociétés privées ne seront pas directement propriétaires ni locataires des aéroports. Le gouvernement fédéral a l'intention ferme de donner suite à cette politique.

Je suggère donc d'épurer le libellé en parlant de «cession» plutôt que de «vente».

Le président: Vous voulez remplacer le terme «vente» par «cession»?

M. Marchi: En effet, et dans plusieurs endroits du texte.

Le président: Je sais, mais nous devons étudier les amendements un à un. Si le premier est rejeté, il en découle donc que tous les autres le seront aussi.

M. Marchi: Oui, ce serait de logique.

Le président: Vous n'êtes pas logique vous-même, monsieur Marchi. Dans votre autre amendement L-6, par exemple, vous continuez à parler de la cession d'un aéroport, notamment par bail ou par vente. Si votre premier amendement est adopté, celui-ci sera . . .

M. Marchi: Vous avez raison.

Le président: Dois-je mettre l'amendement en délibération?

M. Belsher: Monsieur le président, étant donné qu'il nous faudrait un décret pour faire quoi que ce soit, je ne vois pas l'utilité de remplacer ce terme. Je comprends l'intention de M. Marchi, mais je n'en vois pas la nécessité, étant donné que le projet de loi traite uniquement de l'exploitation des aéroports. Personnellement, je ne toucherai pas au libellé. . .

M. Marchi: Je me demande tout simplement si, lorsqu'on parle de «vente», on ne donne pas une fausse idée. En effet, à la réunion d'hier, lorsque les représentants syndicaux parlaient de la vente ou de la privatisation, certains

[Text]

government members were very quick to point out that it is in fact not a sale or a privatization but rather a transfer of authority. So I thought this would be in keeping with what the minister said and with what some government members corrected a number of witnesses on. If we can clean up the language in the bill so that we do not send any potentially conflicting signals, it would be to the advantage of the government, would it not?

• 1550

Mr. Farquhar: The only comment I would make is that the policy that came out in 1987 and was added to by the supplementary principles in 1989 left open the possibility of the government of the day considering the possibility of a sale, a lease to purchase, or something of that order at some point in the future.

In our discussions with the four local authorities in Montreal, Edmonton, Calgary and Vancouver all have pressed very hard, with both the minister and their local members, for leaving open the possibility that at some point in the future—we are not talking about next year or two years or five years, but five or ten years time—a sale may be a possible consideration. That would be up to the government of the day to discuss and such a decision would have to be approved by Cabinet and the Governor in Council.

As Mr. Belsher pointed out, all the agreements will initially be pursuant to a ground lease. There may well be provision in that lease for consideration of the possibilities of a sale. But all that would again be subject to the Cabinet making a firm decision at that time. Inserting the broader definition leaves that possibility open without having come back to legislation. You would still have to come back to the Governor in Council.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): My apology first, for being late. My colleagues will be happy to know that I was negotiating with Mr. Cox about committees and am actually coming close to a deal. But that matter is for another time and place.

The official at the end of the table just gave me the perfect reason for why I want to support Mr. Marchi's proposal. At any time when government policy moves from leasing to selling Parliament has a responsibility to be apprised of the matter, not just in Question Period, but in terms of legislation. At that point and time, if I interpret Mr. Marchi's amendments correctly, the government of the day would have to come back with a specific amendment in order to allow for the sale. So I will be supporting the amendment for that reason.

Mr. Farquhar: If I could just add, Mr. Chairman, we are dealing with protection of the employees in this legislation and all that removing the references to sale or other options would do is to not foreclose the possibility of a sale by the government. But doing so would foreclose the protection of the employees if indeed a sale takes place, because this is again related to a transfer under these particular terms. That is what it is dealing with, not with the mechanism of transfer per se.

[Translation]

députés ministériels ont réagi très rapidement en expliquant qu'il ne s'agissait ni d'une vente ni d'une privatisation, mais plutôt d'un transfert de pouvoirs. J'ai pensé que mon amendement respectait les souhaits du ministre et correspondait aux corrections qu'avaient apporté les députés hier. Autrement dit, si, en épurant le texte, on parvient à ne plus envoyer de signaux contradictoires, est-ce que cela n'avantagerait pas le gouvernement?

M. Farquhar: Je n'ai qu'une chose à ajouter: la politique émise en 1987 à laquelle se sont ajoutés des principes supplémentaires en 1989, laissait au gouvernement de l'époque toute latitude pour éventuellement vendre, louer avec promesse d'achat ou céder l'aéroport sous une autre forme.

Lors de nos discussions avec les quatre administrations locales de Montréal, d'Edmonton, de Calgary et de Vancouver, celles-ci ont toutes exhorté le ministre et leur syndicat à garder la possibilité d'une vente éventuelle, pas nécessairement dans un ou deux ans, mais peut-être dans cinq ou dix ans. Il reviendrait alors évidemment au gouvernement de prendre une décision qui devrait être approuvée ultérieurement par le Cabinet et par le gouverneur en conseil.

Comme l'a souligné M. Belsher, toutes les ententes seront conclues au départ dans le cadre d'un contrat qui pourrait ne pas exclure l'éventualité d'une vente. Mais, je répète qu'il faudrait obtenir l'approbation définitive du Cabinet. En élargissant la définition, on exclut pas cette possibilité, mais elle ne doit plus nécessairement faire l'objet d'une nouvelle loi. Toutefois, l'intervention du gouverneur en conseil reste nécessaire.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Je m'excuse d'être arrivé en retard, mais mes collègues apprendront avec plaisir que j'étais en pourparlers avec M. Cox au sujet des comités, et que nous sommes prêts de nous entendre. Mais nous discuterons de cette affaire en d'autres temps et lieux.

Le représentant du ministère vient de me donner la raison la plus parfaite d'appuyer M. Marchi dans sa proposition. Chaque fois qu'une politique du gouvernement vise à céder par vente plutôt que par bail, le Parlement doit en être informé, non seulement à la période des questions mais par voie législative. Si j'ai bien compris les amendements de M. Marchi, il faudrait donc qu'advenant le cas, le gouvernement de l'époque dépose un amendement bien précis pour permettre la vente. Je suis donc d'accord avec l'amendement.

M. Farquhar: Monsieur le président, puis-je rappeler que le projet de loi traite de la protection des employés, et qu'en supprimant les renvois à une cession par vente ou autrement, nous n'excluons toujours pas la possibilité d'une vente. Toutefois, ce faisant, nous ne pouvons plus protéger les employés en cas de vente, puisqu'il s'agit ici de cession dans ces conditions particulières. Voilà ce dont il s'agit, et non pas du mécanisme de la cession à proprement parler.

[Texte]

Mr. Marchi: I suppose I am convinced, because I feel that this policy is in part being sold in the proper context, in that it is a transference of authority. I am not sure whether the whole question of legislating for what can possibly happen down the line is the approach to take, particularly given the differences of view across the country with respect to the whole question and to the notion of privatization.

If there is a point in time, five or ten years in the future, at which a Vancouver local authority wishes to purchase, it is completely legitimate for the system to consider amending the existing legislation at that point, to provide the proper reasons for doing so, and to try to persuade a Canadian public or a Canadian Parliament that a sale is the right thing to do. But to do so now and leave it open, saying that by selling completely the action is not a buy-out or a privatization, would not be in keeping with the thrust the government has made thus far. So I would like to urge members to give their support to this amendment.

Amendment negatived: nays 5; yeas 2

• 1555

The Chairman: On the same clause, we have another amendment from Mr. Marchi. Would you like to explain it, Mr. Marchi?

Mr. Marchi: Again, it essentially grows from the first amendment. A number of words continue to be used, which I think ought to be cleaned up. It is therefore the same argument in a different place in the bill, and it will probably be the same vote.

Amendment negatived

Mr. Marchi: Amendment number 3 is essentially the same in a different part, and I move its adoption again.

Amendment negatived

Clauses 2 and 3 agreed to

On clause 4—*Application of Official Languages Act*

Mr. Marchi: Again, Mr. Chairman, my fourth amendment is the same as the first three.

The Chairman: Are you still moving it?

Mr. Marchi: Yes, I am.

Amendment negatived

The Chairman: Next is amendment 5 on the same clause. There are two amendments dealing with the same article.

Mr. Angus: The two are identical.

The Chairman: Mr. Angus has one. Who wants to be the mover? Mr. Angus, do you want to move it?

Mr. Angus: I move that clause 4 of Bill C-85 be amended by striking out line 17 at page 2 and substituting the following therefor:

transfer date Parts IV, V, VI, VIII, IX and X of the

The purpose of the amendment, Mr. Chairman and colleagues, is to have all aspects of the Official Languages Act apply to these airports. I recognize that we had testimony from all the local airport authorities who are involved to

[Traduction]

M. Marchi: Je me laisse convaincre, parce que, dans les circonstances, le projet de loi se justifie puisqu'il vise un transfert de pouvoirs. Mais je ne suis pas convaincu que la bonne démarche, ce soit de laisser la porte ouverte à une éventuelle législation à moyen ou long terme, étant donné particulièrement les divergences d'opinions auxquelles on assiste d'un bout à l'autre du Canada chaque fois que l'on parle de privatiser.

Si éventuellement, dans cinq ou dix ans, par exemple, l'administration locale de Vancouver souhaite acheter l'aéroport, il sera alors tout à fait légitime d'envisager de modifier la loi, dans la mesure où on peut le justifier et dans la mesure où on arrive à persuader la population et le Parlement que la vente est la meilleure solution. Mais il me semble que c'est contraire aux objectifs exprimés jusqu'ici par le gouvernement que de se refuser à apporter des précisions et affirmer qu'une vente ne signifie pas nécessairement un désengagement ou la privatisation. Voilà pourquoi j'exhorte les membres du comité à appuyer mon amendement.

L'amendement est rejeté par 5 voix contre 2

Le président: M. Marchi a déposé un autre amendement au même article. Voulez-vous vous expliquer, monsieur Marchi?

M. Marchi: Essentiellement, l'explication est la même que pour le premier amendement. J'ai voulu assainir le texte. Comme la même explication vaut pour une autre partie du texte, je suppose que l'issue du vote sera la même.

L'amendement est rejeté

M. Marchi: C'est la même chose pour mon troisième amendement dont je propose l'adoption.

L'amendement est rejeté

Les articles 2 et 3 sont adoptés

Article 4—*Langues officielles—application*

M. Marchi: Monsieur le président, je propose ici encore la même chose que dans mes trois premiers amendements.

Le président: Vous persistez à vouloir en faire la proposition?

M. Marchi: En effet.

L'amendement est rejeté

Le président: Nous poursuivons avec le même article, mais nous avons ici deux amendements qui y sont proposés.

M. Angus: Les deux sont identiques.

Le président: M. Angus suggère la même chose. Qui veut faire la proposition? Monsieur Angus?

M. Angus: Je propose que l'article 4 du projet de loi C-85 soit modifié par substitution à la ligne 17, page 2, de ce qui suit:

les portions IV, V, VI, VIII, IX et X de la Loi sur les

Monsieur le président, mesdames et messieurs, l'objectif de mon amendement, est de faire appliquer à ces aéroports la Loi sur les langues officielles dans tous ses aspects. Je sais bien que les administrations aéroportuaires locales intéressées

[Text]

date, indicating they did not feel it was appropriate. On the other hand, yesterday we also heard testimony from the union, who indicated that they felt it would be important for their members. Certainly in talking with them after the meeting about this particular clause, I understood that even though their members will no longer be part of the federal civil service, because of the expertise they will have developed, whether it is in Vancouver, Edmonton, Calgary, Montreal, or any of the other areas, they will be prime candidates for open competition within the federal civil service. As they move up the ladder within the local airport authority, their expertise will be something that will be sought. It is to the benefit of their members, and I think also to the local airport authorities, to have staff appropriately trained in both official languages, based on the existing legislation.

I realize that at this time it may only affect the local airport authority for Montreal and Mirabel, but over time it may affect others. Until then, it will not be an onerous condition on the western airports. I think Montreal was very clear that they will have the most highly qualified bilingual staff of any place in the country, so I do not think it would be an onerous burden on them.

• 1600

The Chairman: I have some reservations with regard to this proposed amendment, but before I make my ruling I would like to have some more points of view.

M. Langlois (Manicouagan): J'ai écouté les commentaires de M. Angus avec beaucoup d'attention. Je me suis préoccupé de ces points-là pendant la période où le Comité a reçu des témoins.

Pour ma part, je considère que l'inclusion des articles 5 et 6 de la Loi sur les langues officielles dans ce projet de loi n'ajouterait absolument rien au projet de loi lui-même. En effet, seule l'autorité aéroportuaire de Montréal serait soumise à ces articles puisque Montréal est le seul district bilingue présentement reconnu par la Loi sur les langues officielles.

Les gens de Montréal nous ont dit très clairement qu'ils seront en concurrence avec des aéroports de la côte est américaine, de Toronto et d'autres aéroports. Ils veulent être libre de conduire leurs affaires dans la langue qui sera le mieux adaptée aux circonstances.

J'ai l'impression qu'en incluant les articles 5 et 6 de la Loi sur les langues officielles dans le projet de loi C-85, on imposerait un handicap à l'autorité aéroportuaire de Montréal, parce que Montréal est le seul endroit où ces articles s'appliqueraient. Ils ne s'appliqueraient pas à Edmonton, à Calgary et à Vancouver parce que ces villes-là ne sont pas reconnues par la Loi sur les langues officielles comme étant des districts bilingues. Donc, les autorités aéroportuaires de ces trois endroits n'auraient pas à vivre avec ces conditions.

Je soumets cela à la considération du Comité. En incluant ces deux articles dans le projet de loi C-85, on imposerait un handicap à l'administration de Montréal.

Mr. Marchi: I would like to support the motion of Mr. Angus, which is analogous to the very same amendment that we put forward as our fifth amendment.

[Translation]

sont venues affirmer que, d'après elles, ce n'était pas nécessaire. Mais, par ailleurs, le syndicat nous a affirmé hier que cette précision serait importante pour ses membres. J'ai compris, en causant avec eux après la réunion, que même lorsque les membres du syndicat n'appartiendront plus à la fonction publique fédérale, étant donné leur grande compétence acquise à Vancouver, Edmonton, Calgary, et Montréal, notamment, ils seront des candidats de choix chaque fois qu'il y aura un concours libre à la Fonction publique fédérale. Plus ils progresseront au sein de l'administration aéroportuaire locale, et plus leurs compétences seront prisées. Il est donc tout à l'avantage des syndiqués ainsi que des administrations aéroportuaires locales d'avoir du personnel compétent dans les deux langues officielles, comme le prévoirait la loi.

Je sais que, pour l'instant, cette disposition ne vise peut-être que les administrations aéroportuaires locales de Montréal et de Mirabel, mais il se peut qu'elles en visent d'autres éventuellement. De plus, jusqu'à ce que ce soit le cas, je ne crois pas que cette condition soit trop lourde pour les aéroports de l'Ouest.

Le président: J'ai quelques réserves concernant ce projet d'amendement, mais avant de rendre ma décision je voudrais entendre d'autres points de vue.

Mr. Langlois (Manicouagan): I listened carefully to what Mr. Angus had to say. I was concerned about the same points during our public hearings.

I don't believe that including sections 5 and 6 of the Official Languages Act would add anything at all to this bill. In fact, only the Montreal Airport Authority would be bound by these sections since Montreal is at present the only bilingual district recognized by the Official Languages Act.

The people of Montreal have made it very clear that they will be competing with airports on the East coast of the United States, in Toronto and elsewhere. They want to be free to conduct their affairs in the language best suited to the circumstances.

It seems to me that by including sections 5 and 6 of the Official Languages Act in Bill C-85, we would be putting the Montreal Airport Authority at a disadvantage because Montreal is the only place where these sections would apply. They would not apply to Edmonton, Calgary or Vancouver, because these cities are not recognized as bilingual districts by the Official Languages Act. And, therefore, their airport authorities would not have to comply with these conditions.

I would ask the committee to consider this point. By including these two sections in Bill C-85, we would be putting Montreal's airport administration at a disadvantage.

M. Marchi: Je voudrais appuyer la motion de M. Angus, motion qui est semblable à notre cinquième amendement.

[Texte]

Firstly, on clause 5, which relates to the language of the workplace, which, as we know, relates only to the three provinces, New Brunswick, Quebec, and parts of Ontario, and clause 6, which talks about the participation of English- and French-speaking Canadians, there are obviously the technical merits that my friends speak to, and I guess there is the overall principle of official languages. Particularly as our country is immersed in constitutional discussions, hopefully this bill should not be sending out the wrong signals.

Secondly, the Commissioner of Official Languages came before us, and I would like simply to quote a couple of very quick passages that I think are pertinent to our deliberations today. He said:

What can be said of an act that would respect in Quebec neither the rights of the majority as regards language of work nor those of the minority as regards equitable participation of the members of both language communities? This, in our view, would be the worst possible or conceivable compromise.

He goes on to say:

...those rules governing language of work apply only to certain regions of New Brunswick, Quebec, and Ontario, and not to other areas or provinces, and those concerning equitable participation are unchanged and would have only a minimal impact on the regions in question.

So I think his observations again are good wisdom and perhaps very saleable across this country.

Thirdly, I do not want to mix privatization and transfer and leasing, which was the force of my first amendment, but when we privatized Air Canada, for instance, all sections of the Official Languages Act were made to apply to the transfer or in fact the privatization of Air Canada. It would be consistent that in this lease arrangement we follow that precedent that was applied to Air Canada, be consistent and send the same message and signal to all Canadians when we are talking about federal legislation emanating from the House of Commons.

So for those three reasons I hope that the committee will support our amendment and at least salvage this part of Bill C-85.

Mr. Belsher: Could we ask our witness to explain the difference between Air Canada, which is a national scheme, versus four individual units that we are looking at right now? Also, other units will be coming onstream.

• 1605

Mr. Farquhar: In the case of Air Canada it was done in two parts. Initially it was not totally privatized. It remained in government hands for some time. In the case of the local authorities, they are moving into the private sector domain in a very competitive and commercial environment. It is of concern to Montreal. And potentially it could be of concern to Moncton. That is another local group with whom we are now discussing transfer. If the objective is to bring a more

[Traduction]

D'abord, il est clair que l'article 5—qui porte sur la langue de travail et ne concerne que le Nouveau-Brunswick, le Québec et certaines régions de l'Ontario—et l'article 6—où il est question de la participation des Canadiens de langue anglaise et de langue française—présente les avantages d'ordre technique signalés par mes collègues. Il y a aussi le principe même des langues officielles. Compte tenu du débat constitutionnel actuel, il est à espérer que ce projet de loi ne sera pas mal interprété.

Deuxièmement, le Commissaire aux Langues officielles a comparu devant notre comité. Je voudrais simplement vous citer quelques brefs passages de son intervention qui s'appliquent parfaitement à nos délibérations d'aujourd'hui. Voici ce qu'il a dit:

Que dire d'une loi qui ne respecterait au Québec ni les droits de la majorité en ce qui a trait à la langue de travail ni ceux de la minorité en ce qui se rapporte à la participation équitable des membres des deux communautés linguistiques? Il s'agirait là à nos yeux du pire compromis possible.

Plus loin, il déclare ce qui suit:

...les règles relatives à la langue de travail ne s'appliquent pas à certaines régions du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario et celles relatives à la participation équitable n'ont rien de nouveau et n'auraient qu'un impact minimal dans les régions concernées.

J'estime que ces observations sont fort judicieuses et pourraient être acceptées partout au Canada.

Troisièmement, et ceci constitue la teneur de mon premier amendement—il ne faudrait pas confondre la privatisation et la cession, mais lorsque nous avons privatisé Air Canada, par exemple, toutes les dispositions de la Loi sur les langues officielles s'appliquaient à la nouvelle société résultant de la cession, ou, plus précisément, de la privatisation d'Air Canada. Il serait normal que dans le cas présent nous nous fondions sur le précédent concernant Air Canada afin de faire preuve de cohérence et d'envoyer le même message à tous les Canadiens quand il est question des mesures législatives émanant de la Chambre des communes.

J'espère, donc, pour ces trois raisons, que le comité préservera au moins cette partie du projet de loi C-85.

M. Belsher: Peut-on demander à notre témoin d'expliquer la différence entre Air Canada, qui est un organisme national et les quatre entités dont il est question? Du reste, on pense en créer d'autres.

M. Farquhar: Dans le cas d'Air Canada, on a procédé en deux étapes. Au départ, la privatisation était partielle. Le gouvernement a conservé une partie de l'entreprise pendant un certain temps. Dans le cas des autorités locales, le transfert au secteur privé intervient dans un contexte commercial de forte concurrence. C'est ce qui préoccupe Montréal. Et c'est ce qui risque de préoccuper Moncton, où on envisage également un transfert. Si on veut donner un

[Text]

commercial orientation to the operation of our airports, so as to have benefits in the community and so forth, then they should have the same kinds of tools the private sector's competitors would have: Seattle in the case of Vancouver, or Boston and New York in the case of Montreal.

The key issue that we felt had to be addressed in this was the assurance that there would be service to the public. And that is why, at the very outset of drafting this legislation, the initiative was taken to make certain that was addressed without any equivocation.

Mr. Sobeski (Cambridge): Market forces often dictate what has happened. When the Commissioner of Official Languages was in I asked him about the difference between the regulations as they apply to Air Canada and Canadian. He said:

Canadian does not come under the Official Languages Act. However, because they have a good sense of business, they provide the service in both languages on a fairly sound and regular basis.

This means the argument about competition is a weak one. They were saying that Canadian, just through natural business competition, recognizes that they have to provide the service. When we asked Mr. Earle his concerns about the official languages, in his testimony he said all he could do was repeat an answer he gave to Mr. Langlois. There will not be, he said, any airport in Canada that will be more bilingual than the Montreal airports. The people there work and speak both languages and they will continue to speak both languages and there will be no difficulty. He was saying that in the Montreal environment that is the way you have to operate and do business.

I think the legislation covers off service to the public. The demands of the public dictate the level of service. The official languages commissioner congratulated the Calgary Olympic Committee on the outstanding job they did during the Winter Olympics to service the travelling public.

To put the Montreal Airport at a disadvantage because clauses 5 and 6 would only apply to them does not seem to matter when the burden of trying to run a successful airport dictates that if you have to provide bilingual service you will do it. Indeed, the workers in the workplace will provide it. The market pretty well dictates that it will happen automatically.

Mr. Belsher: The Montreal airport asked not to be treated any differently from the private sector. They said their main competition was New York and Toronto. They did not want to have any other burdens than what New York or Toronto would have. They said they would be servicing the public, but they did not want to take on any of the responsibility of having to promote bilingualism, which is what the Official Languages Act is about. I do not want to see us burden local airport authorities with having to do that. Air Canada was still owned by the federal government. They were still the majority shareholder when it was privatized. It has since moved on to another status as a private company.

[Translation]

caractère plus commercial à l'exploitation de nos aéroports, de façon à en faire profiter la communauté, etc, il faudrait les doter des mêmes outils que leurs concurrents du secteur privé, à savoir Seattle dans le cas de Vancouver, ou Boston et New York dans le cas de Montréal.

La question clé reste l'assurance du service à fournir au public. Et c'est pourquoi on a pris l'initiative, dès le début de la rédaction de cette mesure, d'énoncer cette exigence sans équivoque.

M. Sobeski (Cambridge): Les forces du marché imposent souvent une telle tendance. Lorsque le Commissaire aux langues officielles a comparu devant le comité, je l'ai interrogé sur la différence entre les règlements qui s'appliquent à Air Canada et à Canadien. Il a répondu:

Canadien n'est pas assujettie à la Loi sur les langues officielles. Néanmoins, comme cette société a le sens des affaires, elle assure le service dans les deux langues officielles de façon régulière et efficace.

Par conséquent, l'argument de la concurrence n'est pas très convaincant. À cause des règles normales de la concurrence, la compagnie Canadien reconnaît qu'elle doit assurer ce service. Lorsque nous avons interrogé M. Earle sur les problèmes que lui posaient les langues officielles, il a déclaré qu'il ne pouvait que réitérer la réponse fournie à M. Langlois. À son avis, il n'y aura jamais, au Canada, d'aéroport plus bilingue que les aéroports de Montréal, dont les employés parlent et continueront à parler les deux langues sans problème. À son avis, c'est la seule façon de fonctionner et de faire des affaires dans le contexte montréalais.

Cette mesure législative couvre le service au public. Les exigences du public déterminent le niveau de service à fournir. Le Commissaire aux langues officielles a félicité le Comité olympique de Calgary pour la qualité exceptionnelle du travail effectué auprès des personnes venues assister aux Jeux olympiques d'hiver.

Il ne servirait à rien de défavoriser l'aéroport de Montréal, puisque les articles 5 et 6 ne s'appliqueront qu'à Montréal, d'autant plus que pour gérer efficacement un aéroport, il faut assurer un service bilingue lorsque c'est nécessaire. Et, effectivement, les travailleurs des aéroports de Montréal vont assurer ce service. Les forces du marché sont telles que ces questions se règlent automatiquement.

M. Belsher: Les aéroports de Montréal ont demandé à ne pas être traités différemment des entreprises du secteur privé. Ils ont déclaré que leurs principaux concurrents étaient New York et Toronto, et ils ne veulent pas qu'on leur impose de fardeau supplémentaire par rapport à New York ou à Toronto. Ils ont déclaré qu'ils étaient prêts à assurer les services dont le public avait besoin, mais ils ne veulent pas qu'on leur impose la promotion du bilinguisme, comme il en est question dans la Loi sur les langues officielles. Je ne voudrais pas qu'on importune les autorités aéroportuaires en leur imposant cela. Au moment de la privatisation, Air Canada appartenait encore en partie au gouvernement

[Texte]

But here we have local airport authorities who are to be run as private sector outfits. That is what we want to do, and that is what this legislation is all about. So I cannot see the necessity of us adding two more sections of the Official Languages Act to this.

Mr. Angus: I do not disagree with what I have heard from my colleagues across the way, particularly as it applies to Montreal. I think they recognize the value of working in both languages and making sure as many of their employees can work in both languages as possible, because it does make good marketing sense.

I want to remind you I come from a community that has declared itself English only. It is a community that is looking at a local airport authority. This legislation is designed to encompass the whole system, not just the four airports we have been talking about and have heard representation from.

• 1610

You are going to get situations, whether it is at Thunder Bay—and while the community itself today would not be covered under the Official Languages Act, there is a time in the near future when it probably will be, because we will have crossed that magic threshold in terms of where numbers warrant because of our regional service. In fact some would argue that today we should have the official languages apply to all of the operations there. The City of Sault Ste. Marie, another English-only community, I do not know whether it is looking for a local airport authority, but we have communities out there and people in those communities who would be quite prepared to go unilingual, irrespective of what good marketing sense says.

I think we have a responsibility as a national Parliament and a committee that represents that Parliament to ensure that the rules are in place to deal with those situations, because otherwise we will have problems five, ten years down the road where people from a minority group will be coming back to us, saying that we have to do something about this local airport authority.

M. Langlois: Est-ce que l'inclusion des articles 5 et 6 de la Loi sur les langues officielles dans le projet de loi C-85 obligerait les autorités aéroportuaires d'Edmonton et de Calgary à fournir à leurs employés, dans la gestion de tous les jours, la documentation pertinente dans les deux langues et la traduction simultanée lors des discussions avec le syndicat? Je crains que l'inclusion des articles 5 et 6 obligerait Montréal à faire cela.

Lors de discussions entre la direction de l'aéroport et le syndicat où tout le groupe parle français, l'aéroport ne sera pas obligé de fournir la documentation dans les deux langues et la traduction simultanée. Cependant, lorsque l'autorité aéroportuaire de Montréal sera en discussion avec des clients américains et qu'elle sera obligée de conduire ses affaires en anglais, est-ce que les articles 5 et 6 l'obligeront à fournir la documentation en français lorsque ce n'est pas nécessaire,

[Traduction]

fédéral, qui en était toujours l'actionnaire majoritaire. Depuis lors, Air Canada est devenue une société privée. Mais nous avons ici des autorités aéroportuaires qui vont gérer leur entreprise selon les règles du secteur privé. C'est l'objectif que nous visons, et c'est ce qui est prévu dans cette mesure législative. Je ne vois donc pas pourquoi il faudrait y ajouter deux articles de la Loi sur les langues officielles.

M. Angus: Je suis assez d'accord avec ce qu'ont dit mes collègues, en particulier sur Montréal. Les autorités aéroportuaires reconnaissent la valeur du bilinguisme et peuvent faire en sorte que le plus grand nombre possible de leurs employés puissent travailler dans les deux langues, conformément à leurs intérêts commerciaux.

Je vous rappelle que je viens d'une communauté qui s'est déclarée unilingue anglophone. Elle envisage de se doter d'autorités aéroportuaires. Le présent projet de loi vise à mettre en place un système global, et ne concerne pas uniquement les quatre aéroports dont il a été question ici.

Des situations vont certainement se produire, peut-être à Thunder Bay, ville qui à l'heure actuelle ne serait pas visée par la Loi sur les langues officielles, même si elle risque de l'être à l'avenir quand ils auront dépassé le seuil fixé pour le service régional obligatoire. Certains prétendent que même aujourd'hui toutes les dispositions de la Loi sur les langues officielles devraient s'appliquer à toutes nos activités dans cette ville. Prenons la ville de Sault-Ste-Marie, autre municipalité qui s'est déclarée unilingue anglophone, je ne sais pas s'ils cherchent une administration aéroportuaire locale mais on trouve des villes au Canada où les gens seraient disposés à adopter l'unilinguisme, malgré le bon sens commercial.

Je pense que nous avons la responsabilité en tant que Parlement national et comité de ce Parlement de prévoir des règles en vue de ces situations, sinon dans cinq ou dix ans nous allons entendre des représentants du groupe minoritaire nous réclamer des mesures à cause des défaillances de l'administration aéroportuaire locale.

Mr. Langlois: Would the inclusion of Sections 5 and 6 of the Official Languages Act in Bill C-85 require the local airport authorities in Edmonton and Calgary to provide their employees with the appropriate documentation in both official languages as a matter of course along with simultaneous translation for discussions with the union? I am afraid that the inclusion of Sections 5 and 6 would result in such an obligation for Montreal.

When there are discussions with the airport management and the union with everyone speaking French, the airport would not be required to provide documents in both languages along with simultaneous translation. However, when the Montreal airport authority is involved in discussions with American clients and thus obliged to do business in English, would it have to make documents available in French, under Section 5 and 6, when there is really no need

[Text]

simplement parce que cela fait partie des activités quotidiennes de l'aéroport de Montréal? Je craindrais que les articles 5 et 6 obligent l'autorité aéroportuaire à faire cela, alors que les autres autorités aéroportuaires ne seraient pas soumises à ces obligations.

Dans mon optique, la Loi sur les langues officielles est toujours là. Si, comme M. Angus le dit, des communautés comme Sault-Sainte-Marie ou Thunder Bay avaient tendance à utiliser une langue seulement, il faudrait peut-être modifier la Loi sur les langues officielles afin que ces districts-là tombent sous la juridiction de la Loi sur les langues officielles. C'est peut-être là qu'est la réponse.

Pourquoi faudrait-il que le Parlement du Canada inclue des choses relatives aux langues officielles dans toute loi qui n'a rien à voir avec la Loi sur les langues officielles? Il s'agit strictement de transférer une administration à un groupe local qui fonctionnera suivant les conditions locales.

Je vais voter contre cet amendement-là parce qu'il imposera une charge additionnelle à des groupes qui sont en concurrence avec d'autres groupes qui n'ont pas à subir les obligations de la Loi sur les langues officielles.

Mr. Marchi: That answers the question of the price of our Official Languages Act that was struck by our witness in response to the series of my first amendments when he projected the possibility of the legislation incorporating a sell-out at some point and then corrected himself by saying that this legislation largely pertains to the benefit of the employees and protecting their rights, and so on. Then he had a bit of a different answer in terms of the official bilingualism or the Official Languages Act, because it was supposed to somehow not inconvenience the local authorities.

I am just wondering whether there is not a contradiction therein, because the 5 and 6 of the official languages talks about the language of the workplace and of the employees, so I am just wondering if there is not there somewhat of a contradiction—that when it comes to the official languages, perhaps the right of the local airport authority supersedes that of the employees, which was priority number one in your earlier comments.

• 1615

Mr. Farquhar: I am not sure that I see the contradiction between the two. I think they are quite distinct points. The issue on lease versus sale is simply that it is a descriptive phrase, that where there is a transfer by way of lease or sale that is why lease or sale is there. This is dealing with employees who are transferred as a consequence of that mechanism. It is not dealing with the transfer per se, and that is where my answer was responsive to that point.

With respect to the official languages, what I said was that the intent was service to the public in the same manner in which... In fact it goes further than most private sector corporations have to provide service to the public. This is obliging local airport authorities who will have private sector employees after the transfer to continue the provisions of the Official Languages Act in terms of service to the public, in terms of the obligations of their concessionaires to the public,

[Translation]

for it, simply because such business is part of the daily operations of the Montreal airport? I am afraid that Sections 5 and 6 would result in such a requirement for the airport authority whereas the other airport authorities would not be subject to such obligations.

As I see it, there will always be the Official Languages Act. If, as Mr. Angus notes, some communities like Sault Ste. Marie or Thunder Bay opt for unilingualism, then perhaps some change should be made to the Official Languages Act to bring them directly under its jurisdiction. That might be the best way of dealing with such a problem.

Why should the Parliament of Canada include requirements relating to Official Languages in a bill that has nothing to do with official languages? The purpose is quite clearly to transfer an authority to a local group that will operate in response to local conditions.

I intend to vote against the amendment because it will place an additional burden on certain elements who are competing with other elements who are not subject to such requirements under the Official Languages Act.

M. Marchi: Au sujet du prix de notre Loi sur les langues officielles, en réponse à la série des amendements que j'ai proposés d'abord, le témoin a prévu la possibilité que la loi permette un désengagement un de ces jours et ensuite il s'est corrigé en disant que le projet vise surtout à protéger les droits et les avantages des employés. Il n'avait pas du tout le même point de vue quand il parlait du bilinguisme officiel exigé par la Loi sur les langues officielles qui, apparemment, n'est pas censé incommoder les administrations locales.

Je pense qu'il y a peut-être contradiction car les articles 5 et 6 de la Loi sur les langues officielles parlent de la langue de travail. Peut-être que dans le domaine des langues officielles, les droits de l'administration aéroportuaire local l'emportent sur les droits des employés, auxquels vous accordiez la priorité tout à l'heure.

M. Farquhar: Je ne vois pas la contradiction. Ce sont deux choses distinctes. Pour ce qui est de la location par rapport à la vente, il s'agit d'effectuer un transfert d'une façon ou d'une autre. Il faut prévoir le sort des employés qui seront affectés par ce transfert. L'objet n'est pas de se prononcer sur le transfert comme tel.

Quant aux langues officielles, il s'agit de continuer à servir le public de la même façon. En fait, on impose des exigences encore plus strictes à la plupart des sociétés privées pour ce qui est du service au public. On va obliger les administrations aéroportuaires locales qui auront des employés du secteur privé après le transfert à continuer à respecter les dispositions de la Loi sur les langues officielles en matière de services au public et de faire respecter ces

[Texte]

because section 5 does not deal with that section, section 4 does, and the only difference with respect to this is imposing upon the airport authorities something that other airport authorities, such as Toronto, for example, right now would not have imposed upon it.

I could add that in respect to Thunder Bay, if indeed regulations warrant that Thunder Bay had sufficient numbers in the community that the Official Languages Act would apply, then they would be obliged to apply the section 4, which is service to the public, automatically. But sections 5 and 6 only relate to the language of work and the representation, which is going beyond the key issue, which is trying to address a service to the public.

The Chairman: I said at the beginning of the discussion that I have certain reservations concerning this amendment that has nothing to do with the very interesting discussions that we have had on both sides of the table.

As you know, I am obliged by the rules of the House of Commons to make any ruling on the receivability of amendment or not, and in my view this amendment attempts to add Parts V and VI of the Official Languages Act to the bill. Part V deals with the working language, and Part VI with the equitable participation of English-speaking and French-speaking Canadians in employment and advancement in federal institutions. I think that by introducing this new proposition we go beyond the bill.

I wish to refer hon. members to the citation in *Beauchesne's*, 773.(1), fifth edition, on page 233, which says that:

An amendment is out of order if it is irrelevant to the bill, beyond its scope or governed by or dependent upon amendments already negated.

Therefore I have to rule this amendment out of order.

Mr. Marchi: Why did you let the discussion go on for 25 minutes before giving your ruling? Is this a way of avoiding a vote on it? I find it somewhat peculiar. I do not want to challenge the ruling of the chair, but I find it somewhat peculiar that you entertain a 25-minute discussion on one clause only to tell us that we are not going to vote on it because you have declared it out of order. I think it is clearly a case of putting the cart before the horse, and I would suggest, now that we have entertained a 25-minute discussion, we take a vote.

Mrs. Sparrow (Calgary Southwest): Take a vote.

The Chairman: Mr. Marchi, I am in the hands of the committee. I thought that you would like to express your comments, or to have some other comments from the other people. If you want me to proceed right away, there is an amendment that I think I should rule out of order, I can proceed the way you want. But I thought it was okay for all the members to have the chance to express their views.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just on that point, I think if the committee wished, through unanimous consent, they could have the vote placed, irrespective of the ruling you just made and without in any way challenging that.

[Traduction]

dispositions par leurs concessionnaires. Ce n'est pas l'article 5 qui porte là-dessus mais l'article 4. Mais l'effet serait d'imposer à certaines administrations aéroportuaires des obligations auxquelles d'autres, comme celles de Toronto, ne sont pas soumises.

À propos de Thunder Bay, si les chiffres sont suffisants pour justifier la disposition de la Loi sur les langues officielles, l'article 4 qui concerne le service au public s'appliquerait automatiquement. Mais les articles 5 et 6 s'appliquent uniquement à la langue de travail et à la représentation, et non pas au service au public.

Le président: J'ai dit au début de la discussion que j'ai des réserves concernant cet amendement indépendamment de toutes les observations intéressantes faites de part et d'autre.

Comme vous le savez, le règlement de la Chambre des communes m'oblige à me prononcer sur la recevabilité d'un amendement. L'objet de l'amendement est d'ajouter au projet de loi les parties 5 et 6 de la Loi sur les langues officielles. La partie 5 porte sur la langue de travail et la partie 6 sur l'obligation de donner aux Canadiens d'expression anglaise et française des chances égales d'emploi et d'avancement dans les institutions fédérales. J'estime qu'on introduit ainsi dans le projet de loi un élément qui dépasse sa portée.

À cet égard, je vous renvoie à la citation 773.(1) de la cinquième édition de *Beauchesne* à la page 238.

S'il ne se rapporte pas au projet de loi, ou s'il en dépasse la portée, ou s'il est inspiré par des amendements déjà rejetés ou s'il en dépend.

Je suis donc dans l'obligation de juger l'amendement irrecevable.

M. Marchi: Pourquoi avez-vous permis la discussion pendant 25 minutes avant de nous faire part de votre décision? Est-ce une façon d'éviter un vote? Cela me paraît assez bizarre. Je ne veux pas contester la décision du président mais je suis étonné que vous ayez permis la discussion pendant 25 minutes sur un seul article pour nous informer ensuite que nous n'allons pas avoir de vote parce que vous avez décidé que l'amendement est irrecevable. Vous avez mis la charrue devant les boeufs et j'estime que puisque nous en avons parlé pendant 25 minutes, nous devrions avoir un vote.

Mme Sparrow (Calgary-Sud-Ouest): Votons.

Le président: M. Marchi, je suis à la disposition du comité. Je pensais que vous vouliez présenter vos arguments et entendre le point de vue des autres membres. Si vous voulez que je vous déclare tout de suite que l'amendement est irrecevable, je peux le faire. Mais il me semblait préférable d'entendre tous les points de vue.

M. Angus: Monsieur le président, avec le consentement unanime du comité, je pense qu'il serait possible d'avoir un vote, sans pour autant remettre en cause votre décision.

[Text]	[Translation]
The Chairman: So you want to challenge the ruling?	Le président: Vous voulez donc remettre en cause ma décision?
Mr. Angus: No, no.	M. Angus: Non, non.
The Chairman: I am sorry, I did not follow you.	Le président: Excusez-moi, je ne vous ai pas bien compris.
Mr. Angus: What I said, Mr. Chairman, is that without challenging your ruling, this committee, should it wish, through you asking to see if there is unanimous consent could have the vote put.	M. Angus: J'ai dit, monsieur le président, que sans contester votre décision, le comité pourrait choisir de voter s'il y avait consentement unanime.
Mrs. Sparrow: Agreed.	Mme Sparrow: D'accord.
• 1620	
The Chairman: That is all with clause 4. Shall clause 4 carry?	Le président: Voilà pour l'article 4. L'article 4 est-il adopté?
Mr. Angus: Are you not going to test the floor? Mr. Chairman, I seek the unanimous consent of the committee; you have the vote put on amendment N-1.	M. Angus: Vous ne voulez pas mettre la question aux voix? Monsieur le président, je demande le consentement unanime du comité pour que l'on vote sur l'amendement N-1.
The Chairman: You want unanimous consent to vote on this one, even if I rule it out of order.	Le président: Vous voulez le consentement unanime pour voter sur cet amendement même si je l'ai déclaré irrecevable.
Mr. Angus: That is correct, Mr. Chairman.	M. Angus: Exact, monsieur le président.
The Chairman: So you are challenging my ruling.	Le président: Donc vous contestez ma décision.
Mr. Angus: No, I purposely did not challenge your ruling.	M. Angus: Non, j'ai bien précisé que je ne la conteste pas.
Mr. Marchi: Let us have a vote.	M. Marchi: Tenons un vote.
Mr. Angus: We can do it as a committee, if we want, by agreement. We can have a vote on something you have ruled out of order.	M. Angus: Le comité peut décider de le faire s'il y a accord. Nous pouvons voter sur un amendement que vous avez déclaré irrecevable.
Mr. Marchi: Just as we do not watch the clock when we do not have to, or when we call it three when it is really five.	M. Marchi: De la même façon que nous pouvons décider de dépasser l'heure ou bien déclarer qu'il est trois heures quand il est en fait cinq heures.
Mr. Angus: We can call it yesterday when it is really tomorrow.	M. Angus: Nous pouvons déclarer que c'est hier quand c'est en fait demain.
The Chairman: I am not too sure, Mr. Angus, if we can do that. Generally it is done by ruling or by challenging the ruling. This is the procedure. I do not have the opportunity to check that out right now.	Le président: Je n'en suis pas tout à fait sûr, monsieur Angus. D'habitude, on conteste la décision. Voilà la procédure. Je ne peux pas le vérifier tout de suite.
Mr. Angus: Then let us not pursue it. I do not want to challenge the chair; that is not my intention—although I think you are wrong in terms of your unwillingness to accept it. We do it in the House all the time. The House is in charge of its own destiny, and we can do strange and wonderful things. Committee has that power. But let us just drop it. I think the record will show the feelings on both sides.	M. Angus: Dans ce cas laissons tomber. Je ne cherche pas à remettre en cause la présidence, même si je pense que vous avez tort de refuser cette procédure. Cela se passe à la Chambre régulièrement. La Chambre a toute latitude pour faire ce qu'elle veut et nous pouvons faire des choses tout à fait merveilleuses. Il en est de même pour les comités. Mais laissons tomber. Je pense que nous avons fait comprendre notre point de vue.
Mr. Marchi: I am not sure that I would like to drop it, though. I do not want to challenge the chair, but I think Mr. Angus is right. There was unanimous consent of the committee after the discussion to try to vote, notwithstanding the comments of the chair. I think this unanimous consent perhaps ought to be respected.	M. Marchi: Ça ne me tente pas vraiment de le laisser tomber. Je ne veux pas contester la présidence mais je pense que M. Angus a raison. Après la discussion, le comité avait donné son consentement unanime pour tenir un vote, malgré l'opinion de la présidence. Dans ce cas-ci, il faudrait peut-être respecter ce consentement unanime.
The Chairman: To prove my good faith, I will accept that with the unanimous consent in the committee room this afternoon we will take a vote on this particular amendment.	Le président: Pour montrer ma bonne foi, je vais accepter de tenir un vote sur cet amendement avec le consentement unanime du comité.
Amendment negatived	L'amendement est rejeté
Clause 4 agreed to	L'article 4 est adopté

[Texte]

On clause 5—*Pension benefits*

Mr. Marchi: As you will note, clause 5 is essentially to guarantee that the federal services provided to disabled Canadians in our airports are retained through the transfer to the local airport authorities. Bill C-85 should therefore be amended by adding all current federal guidelines and legislation affecting the disabled with respect to airport services once a transfer takes place. It is a matter of trying to insert the maximum safeguards and guidelines for service to our disabled at airports, governed, if this bill passes, by local airport authorities. That is the intent of my amendment, L-6.

Le président: Merci, monsieur Marchi.

L'amendement proposé par le député de York-West pose un énorme problème. L'objectif du député est louable, et je suis tout à fait d'accord avec lui en principe. Il voudrait insérer une disposition concernant l'aide aux personnes ayant un handicap physique et qui est actuellement prévue par une loi fédérale ou ses règlements d'application.

Cependant, je dois me conformer aux règles de procédure de la Chambre en ce qui concerne sa recevabilité. À mon avis, l'amendement dépasse la portée du projet de loi et je dois donc le déclarer irrecevable conformément au commentaire 773.(1) de la Cinquième édition de *Beauchesne*.

Mrs. Sparrow: Mr. Chairman, may I ask our witness a question regarding the National Transportation Act and disabled people? I understood that most of the facilities were either making available or had on their future agenda accommodation for disabled people at the airports.

The Chairman: Just before you answer Mrs. Sparrow, I think I made the ruling that I do not want people to come in on the debate the way they did before.

Mrs. Sparrow: No, Mr. Chairman, I am not challenging. I just would like to know, under the National Transport Act, with regard to disabled people. . .

The Chairman: A quick answer, please.

Mr. Farquhar: That would be my understanding, yes; the NTA would look after it.

Mrs. Sparrow: Thank you very much.

Mr. Marchi: I am not going to push my luck, Mr. Chairman.

• 1625

The Chairman: Amendment number seven by Mr. Marchi, another new clause 5.

Mr. Marchi: Oh, so six is out.

The Chairman: Six is out, yes.

Mr. Marchi: My amendment number seven is essentially the pursuit of the deputation made yesterday by our union friends in terms of the whole question of pension and employee benefits. Bill C-85, when it transfers to the airports. . . Other government initiatives have determinately affected former government employees; i.e., CN Route privatization of its trucking arm of Canon of Canada. Mismanagement of employee benefits, pension funds salary must be prevented.

[Traduction]

Article 5—*Pensions*

M. Marchi: Comme vous pouvez constater, l'objet ici à l'article 5 est de faire en sorte que les services actuellement offerts aux Canadiens handicapés dans nos aéroports soient maintenus après la cession à une administration locale. Je propose donc de modifier le projet de loi C-85 en précisant que toutes les directives fédérales et lois fédérales concernant les services offerts aux handicapés restent en vigueur après une cession. Il s'agit d'avoir le maximum de sauvegarde pour les handicapés dans le nouveau régime. Voilà donc l'objet de mon amendement L-6.

The Chairman: Thank you, Mr. Marchi.

I have a great deal of difficulty with the proposed amendment of the honourable member for York-Ouest. The objective the honourable member is attempting to achieve is laudable and I fully concur with the principle. He would like to insert a provision with regard to assistance for physically handicapped persons as it is presently available under any act of Parliament or regulations made thereunder.

However, I have to abide by the rules and procedures of the House as to its admissibility. In my opinion, it goes beyond the scope of the bill and in accordance with citation 773.(1) of *Beauchesne's* Fifth Edition, I will have to rule it out of order.

Mme Sparrow: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à notre témoin au sujet de la Loi sur les transports nationaux et les handicapés. J'avais l'impression que la plupart des aéroports offraient déjà les services nécessaires aux handicapés ou avaient pris des dispositions pour le faire.

Le président: Si vous permettez, M^{me} Sparrow, j'ai fait connaître ma décision pour éviter le genre de débat que nous avons eu auparavant.

Mme Sparrow: Non, monsieur le président, je ne conteste rien. Je voulais simplement savoir quelles étaient les dispositions actuelles de la Loi sur les transports nationaux. . .

Le président: Rapidement, s'il vous plaît.

M. Farquhar: Oui, je crois effectivement que la LTN prévoit ce genre de situation.

Mme Sparrow: Je vous remercie.

M. Marchi: Je ne vais pas trop tirer sur la corde, monsieur le président.

Le président: L'amendement numéro sept proposé par M. Marchi qui propose l'inclusion d'un nouvel article 5.

M. Marchi: Donc, l'amendement numéro 6 est rejeté.

Le président: Oui.

M. Marchi: Mon amendement vise le même objectif défendu par nos amis syndicalistes hier concernant toute la question des pensions et prestations prévues pour les employés. D'autres initiatives du gouvernement ont affecté le sort de ses anciens employés comme par exemple lors de la privatisation de CN Route, entreprise de camionnage qui a été vendue à la Société Canon du Canada. Il faut empêcher une mauvaise gestion de la caisse de retraite.

[Text]

So the strength of this amendment is pursuant to the discussion that we heard yesterday in committee to try to safeguard the pensions and benefits of employees once and if the airport authority legislation takes hold.

The Chairman: Thank you, Mr. Marchi. Here again I have some difficulties, because the amendment is outside the scope of the bill. It is attempting to regulate the use of private pension funds with penalties affecting the abuse of funds. So for the same reason as I cited before, *Beauchesne's* fifth edition states:

An amendment is out of order if it is irrelevant to the bill, beyond its scope or governed by or dependent upon the amendments already negated.

So for the same reason, I have to rule this amendment out of order.

Mr. Angus: I would like to argue, if I may, that the amendment put forward by Mr. Marchi is within the scope of the bill. The title of the bill is "An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports". The whole purpose of the bill, as the witnesses indicated, is to protect the workers, and this is a protection that Mr. Marchi wants to put in, which I would support, of ensuring that their pension plans are managed in such a way as to be solvent for the purposes of which they are designed.

The Chairman: Mr. Angus, unfortunately I have already made my ruling and I think the only opportunity you have now is to challenge the ruling and take a vote on it. I said clearly that the intent of the amendment was to add a new provision prohibiting the use of money of the pension funds. So according to *Beauchesne's*, I have to rule it out of order. You can challenge it if you want. This is your option. That is all I can say for the moment.

Mr. Marchi: Again I would agree without challenging for the time being my friend from the New Democratic Party, because I think we are talking about employee benefits. We have also just lived through the experience of the CN. It seems to me that we ought to try to learn from some unfortunate incidents that have afflicted many a Canadian worker.

We are talking about transferring the running of the local airport authority. We are talking about the transferring of many jobs from the federal sector to the private sector. There are many moneys in pension and employee benefits that have accrued, and this is simply a safeguard to try to instil a management of those funds so that the workers will not be left with nothing to show for it, as was the case with the CN Route.

I would think that this is a bill that purportedly tries to speak to the interests of employees and their benefits. It would seem to me that perhaps with some degree of lenience, Mr. Chairman, you might find the flexibility to agree with this.

The Chairman: I did not say I agreed or disagreed with you. I said I am going by the procedure, and unfortunately I have to go by the rules. We are now on clause 5, your amendment number L-8. I wonder if you—

[Translation]

Cet amendement s'inspire donc des arguments que nous avons entendus hier en faveur de mesures visant à protéger les pensions des employés après la cession d'un aéroport.

Le président: Merci, monsieur Marchi. Encore une fois c'est un amendement qui me pose un problème puisqu'il dépasse la portée du projet de loi. Il cherche à réglementer l'utilisation de fonds de pensions privés afin d'éviter des abus. Je vous rappelle donc le commentaire, que j'ai déjà cité, dans la cinquième édition de *Beauchesne* qui précise:

Il est interdit au président de recevoir des propositions d'amendement entachées des vices suivants... (1) s'il ne se rapporte pas au projet de loi, s'il en dépasse la portée, ou s'il est inspiré par des amendements déjà rejetés ou s'il en dépend.

Alors pour les mêmes raisons, je déclare cet amendement irrecevable.

M. Angus: Je voudrais soutenir, si vous me permettez, que l'amendement proposé par M. Marchi respecte la portée du projet de loi. Le projet de loi s'intitule «Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroport en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail». Comme les témoins l'ont souligné, l'objet du projet de loi est de protéger les employés et c'est pour cette raison que M. Marchi veut assurer que les régimes de retraite soient administrés de manière à rester solvables et remplir la fonction pour laquelle ils ont été créés.

Le président: Malheureusement j'ai déjà fait connaître ma décision, M. Angus, alors je pense que la seule possibilité qui vous reste est de la contester et d'avoir un vote là-dessus. Je dis clairement que l'amendement vise à ajouter une nouvelle disposition interdisant l'utilisation des fonds contenus dans les fonds de pension. D'après *Beauchesne*, je dois le déclarer irrecevable. Vous pouvez contester ma décision, c'est votre prérogative. C'est tout ce que je peux dire pour le moment.

M. Marchi: Je suis du même avis que mon ami du Parti néo-démocrate puisqu'il est question ici de prestations prévues pour les employés. Nous avons connu l'expérience récente du CN. Il me semble que nous devrions tirer les leçons des fâcheuses expériences vécues par de nombreux travailleurs canadiens.

Il est question ici de céder l'administration aéroportuaire à un organisme local. Cela signifie le transfert de nombreux emplois du secteur fédéral au secteur privé. Les fonds de pension représentent une quantité énorme d'argent et l'amendement que je propose cherche simplement à protéger cet argent pour éviter que les cotisants se retrouvent sans rien, comme cela s'est produit dans le cas de CN Route.

C'est un projet de loi qui prétend veiller aux intérêts des employés. Avec un peu de latitude, monsieur le président, vous pourriez peut-être avoir la souplesse d'accepter cet amendement.

Le président: Je n'ai pas dit que j'étais d'accord avec vous ni en désaccord. Je dois suivre les règles de procédure. Nous passons maintenant à votre amendement L-8 sur l'article 5. Voulez-vous...

[Texte]

Mr. Angus: Excuse me, Mr. Chairman, on a final point of order, I am not going to challenge your ruling here, but as usual we will reserve our right in the House to move a similar amendment when it is at report stage. Mr. Marchi may wish to do that because it was his initiative. If at that time the chair rules it out of order there, we may enter into a procedural discussion in the chamber.

• 1630

The Chairman: I have no problem with that. That is your option.

Mr. Angus: In the meantime, the government might want to think about it and decide whether it is appropriate. They may wish to bring forward a motion with a royal recommendation.

The Chairman: You are right, so on clause 5—

Mr. Belsher: On a point of order, could we ask our witness if this is necessary or if there is already a provision in legislation concerning that?

The Chairman: I see no objection to that, but I made a ruling and the committee seemed to tell me—

Mr. Belsher: That is fine, we are sustaining the chair.

The Chairman: —that I was wasting the committee's time because I let you discuss it.

Mr. Angus: Mr. Chairman, even on clauses where no amendments are being put forward it is entirely appropriate during clause-by-clause to ask for clarification from the witnesses because of the testimony we have heard. We are entirely—

The Chairman: Tell me what to do. Do you want me to let you discuss it before I make my ruling or not?

Mr. Angus: No, we are not suggesting that, Mr. Chairman.

The Chairman: We can do that both ways. After the ruling there is no more possibility of discussion. If you want to discuss or have some clarification, I have no objection to that, but let me know what you want me to do.

Mr. Marchi, on clause 5, L-8, would you please give us some. . .

Mr. Marchi: Mr. Chairman, amendment L-8 is pursuant to my first set of amendments. I am asking that the word "sell" be changed for "transfership", particularly now that it is abundantly clear that it might be legislating for the possibility of privatization. I just do not agree with that.

I move that the English version of Clause 5 of Bill C-85 be amended by striking out lines 32 and 33 at page 2 and substituting the following therefor:

5.(1) Where the Minister has transferred an airport to a des—
Amendment negated

The Chairman: Shall clause 5 carry?

Mr. Langlois: I would like to ask our witness a question before we adopt clause 5. Is it in order?

[Traduction]

M. Angus: Excusez-moi, monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je ne vais pas contester votre décision, mais nous réservons le droit de proposer un amendement semblable à l'étape du rapport. M. Marchi choisira peut-être d'en faire autant puisque c'est lui qui en a eu l'idée. Si à ce moment-là le président considère que c'est contraire au Règlement, cela suscitera peut-être une discussion de procédure à la Chambre.

Le président: Je n'y vois aucun inconvénient. Libre à vous de procéder ainsi.

M. Angus: Entretemps, le gouvernement choisira peut-être d'y réfléchir pour voir si c'est indiqué. Il pourra encore présenter une motion avec une recommandation royale.

Le président: Tout à fait, donc à l'article 5. . .

M. Belsher: J'invoque le Règlement. Notre témoin pourrait-il nous dire si c'est nécessaire ou bien s'il existe déjà une disposition législative là-dessus?

Le président: Je veux bien, mais j'ai rendu une décision et les membres du comité semblent dire. . .

M. Belsher: Très bien, nous vous appuyons.

Le président: . . . que c'est une perte de temps que de vous laisser en discuter.

M. Angus: Monsieur le président, même quand aucun amendement n'est présenté, il est tout à fait indiqué, au moment de l'étude article par article, de demander aux témoins des précisions sur un article, étant donné ce que nous avons entendu jusqu'à présent. Nous sommes tout à fait. . .

Le président: Dites-moi ce que vous voulez que je fasse. Voulez-vous que je vous permette d'en discuter avant de rendre ma décision?

M. Angus: Ce n'est pas ce que nous demandons, monsieur le président.

Le président: Il y a deux possibilités. Une fois que j'aurai rendu ma décision, nous ne pourrons plus en parler. Si vous voulez en discuter, si vous voulez des précisions, soit, mais dites-moi ce que vous voulez que je fasse.

Monsieur Marchi, au sujet de l'article 5, l'amendement L-8, pourriez-vous nous donner. . .

M. Marchi: L'amendement L-8 découle de mes premiers amendements. Je demande que dans la version anglaise, le terme *sell* soit remplacé par le terme *transfership*, surtout parce qu'il est assez évident que le gouvernement adopte cette loi en vue d'une éventuelle privatisation. Je ne suis pas d'accord ici.

Je propose que la version anglaise de l'article 5 du projet de loi C-85 soit modifiée en remplaçant les lignes 32 et 33, page 2, par ce qui suit:

5.(1) Where the Minister has transferred an airport to a des—
L'amendement est rejeté

Le président: L'article 5 est-il adopté?

M. Langlois: Avant de voter, j'aimerais poser une question à nos témoins. Puis-je le faire?

[Text]

The Chairman: Yes, it is in order.

M. Langlois: Est-ce que l'un des trois témoins pourrait nous dire si les autorités aéroportuaires qui seront mises en place pourront utiliser de l'argent du fonds de pensions pour financer leurs activités d'acquisition, de gestion ou autres?

Mr. Farquhar: Mr. Chairman, we just received the amendment, but our understanding is that these provisions are already covered under the Pension Benefits Standards Act of 1985, and would prevent the local airport authority from using the resources for purposes other than for the employees. And I should add that in the transfer documentation there will be a Treasury Board reciprocal print pension transfer agreement between the local authority and the Treasury Board—which has this responsibility—to deal with this very issue so that the protection you are seeking will be there.

Mr. Wilbee (Delta): Along the same lines, could you explain to me why this would be different from the CN Route that Mr. Marchi mentioned?

Mr. Farquhar: I am not an expert on that, but I understand the CN Route issue dealt with severance pay as opposed to pensions.

Clause 5 agreed to

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Chairman, do I understand that they have decided to pay the severance pay to the CN employees?

Some hon. members: Oh, oh.

On clause 6—*Agreements and awards continued*

The Chairman: Mr. Marchi, your amendment L-9 on clause 6...?

Mr. Marchi: Amendment L-9 is the same thing—cleaning up the language and changing “sell” to “transfer”.

Amendment negatived

Clause 6 agreed to

On clause 7—*Terms and conditions continued*

The Chairman: Mr. Marchi, amendment L-10 on clause 7...?

Mr. Marchi: It is the same thing again.

Amendment negatived

• 1635

Clause 7 agreed to

The Chairman: This is new a clause 8.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would move that Bill C-85 be amended by adding immediately after line 26 at page 5 the following:

COMING INTO FORCE

This Act shall come into force on a day to be fixed by order of the Governor in Council but not earlier than six months after the day it is assented.

[Translation]

Le président: Tout à fait.

Mr. Langlois: Would one of the three witnesses tell us if the airport authorities that will be created will be able to use part of their pension fund to finance their operations, be it acquisition, management or something else?

M. Farquhar: Même si viens de recevoir copie de l'amendement, je crois savoir que la loi de 1985 sur les normes de prestation de pension contient des dispositions empêchant l'administration aéroportuaire locale de verser des sommes tirées du fonds de pension à d'autres personnes qu'aux employés. J'ajouterais que le document de cession contiendra un accord de pension réciproque entre l'administration locale et le Conseil du Trésor, qui s'occupe des pensions, et par là même, la protection que vous réclamez existera.

M. Wilbee (Delta): Précisément, pouvez-vous m'expliquer en quoi cela sera différent de CN Route dont M. Marchi parlait tout à l'heure.

M. Farquhar: Je ne suis certainement pas expert, mais je crois comprendre que, dans le cas de CN Route, il s'agissait d'indemnités de licenciement plutôt que de pensions.

L'article 5 est adopté

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Cela veut-il dire qu'on a décidé de verser une indemnité de licenciement aux employés du CN?

Des voix: Oh, oh.

L'article 6—*Maintien de la convention collective ou de la décision arbitrale*

Le président: Monsieur Marchi, votre amendement L-9 à l'article 6... .

M. Marchi: L'amendement L-9 n'est pas différent du précédent, en ce qu'il vise à modifier le libellé pour remplacer *sell* par *transfer*.

L'amendement est rejeté

L'article 6 est adopté

L'article 7—*maintien des conditions d'emploi*

Le président: Monsieur Marchi, l'amendement L-10 à l'article 7... .

M. Marchi: C'est la même chose que le précédent.

L'amendement est rejeté

L'article 7 est adopté

Le président: Nous avons maintenant un nouvel article, l'article 8.

M. Angus: Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-85 soit modifié en ajoutant après la ligne 26, page 5, ce qui suit:

ENTRÉE EN VIGUEUR

La présente loi entre en vigueur à la date fixée par décret du gouverneur en conseil mais au plus tôt six mois à compter de sa sanction.

[Texte]

I am not sure if there is a grammatical problem, whether it should say "assented to".

Mr. Chairman, colleagues, the concern that was raised yesterday by PSAC, based on my questioning, is that most of their collective agreements come due between May and June of this year. As members will recognize, there is a provision in the legislation to allow the existing agreements to go through as part of the transition period. If they are able to achieve a new collective agreement in the next two months, then they have the life of that agreement under the local airport authorities.

The reality is, based on the current climate and the possibility of a national strike vote for all federal employees, it is unlikely that they will have a new collective agreement in place prior to at least one of the LAAs receiving official sanction, or whatever the term is. This particular clause is designed to make sure that there is a reasonable transition period where... It is not exactly what the unions asked for yesterday in terms of having one full collective agreement period as part of the transition, but buys them some time so there is some stability in the transfer between Transport Canada and the Public Service Staff Relations Act and the Labour Code under the LAAs.

I encourage my colleagues to look at this amendment as a means of dealing with that very real problem, because I think it is part of what our responsibility is in terms of the protection of the employees.

Mr. Belsher: Do I understand, Mr. Angus, that you are wanting to give comfort in case there is a national strike by this sort of legislation? I think that is what I am hearing you say.

Mr. Angus: No, not really. I am recognizing that they may be a—

Mr. Belsher: I think that is pitiful that even... You are encouraging them.

Mr. Angus: No, I am not. Whether or not they were in the position they are in now, the reality is that the current collective agreements run out in the next two, three, or four months. Under the other provisions of this act, when the LAAs received official approval prior to that point in time, there would only be a very short period of transition before the new bargaining would have to take over the agreements directly with the LAAs.

This amendment, irrespective of what may happen, because negotiations by their very nature take a while, even if there is no strike—and quite frankly I hope there is no strike—there needs to be a reasonable period of time to allow for the transition, to allow a new collective agreement to be in place to carry through the initial phases of the operation of the LAA. This particular clause is the best we can come up with on our side as a way of doing that and meeting the legislative requirements of the House.

[Traduction]

Je ne sais pas si dans la version anglaise il y a une faute de grammaire et si l'on devrait pas plutôt dire *assented to*.

Hier, quand je leur ai posé des questions, les représentants de l'Alliance de la Fonction publique du Canada ont dit que la plupart de leurs conventions collectives seraient échues au mois de mai ou au mois de juin prochain. Comme les membres du comité le savent, le projet de loi contient une disposition permettant aux conventions collectives en vigueur de le demeurer pendant la période de transition. Si une nouvelle convention collective était signée au cours des deux prochains mois, elle entrerait alors en vigueur sous l'administration aéroportuaire locale.

Étant donné le climat actuel, étant donné la possibilité d'une grève nationale de tous les employés fédéraux, il est peu probable qu'une nouvelle convention collective soit conclue avant qu'au moins une des administrations aéroportuaires locales ne soit créée du fait que le projet de loi aurait reçu la sanction royale. Cet article vise à garantir une période de transition raisonnable ou... Ce n'est pas exactement ce que les syndicats réclamaient hier. Ils souhaitent une période de transition correspondant à toute la durée d'une convention collective mais ce que je propose ici est un moyen terme garantissant une certaine stabilité au moment de la cession, au moment où les employés passeront de Transport Canada et du régime de la Loi sur les Relations de travail dans la fonction publique au régime du Code du travail avec les administrations aéroportuaires locales.

J'exhorte mes collègues à voir dans cet amendement le moyen de régler un problème très concret car nous avons la responsabilité de protéger les employés.

M. Belsher: Monsieur Angus, cela veut-il dire que vous voulez donner une compensation au cas où ce genre de loi aboutirait à une grève nationale? C'est comme cela que j'interprète ce que vous venez de dire.

M. Angus: Pas vraiment. Je reconnais qu'il se peut...

M. Belsher: Je pense qu'il est déplorable que même... Vous les encouragez.

M. Angus: Pas du tout. Cela n'a rien à voir avec leur situation actuelle. De toute façon, les conventions collectives en vigueur seront périmées d'ici deux, trois ou quatre mois. Aux termes des dispositions de cette loi, si les administrations aéroportuaires locales recevaient l'approbation officielle avant la fin de la convention collective, la période de transition serait très courte et presque immédiatement la nouvelle unité de négociation devrait revoir la convention directement avec les AAL.

Quoi qu'il arrive, les négociations, on le sait, prennent du temps, et même s'il n'y a pas de grève—et j'espère sincèrement qu'il n'y en aura pas—il faut un délai raisonnable pour permettre à la transition de se faire, pour permettre l'obtention d'une convention collective qui puisse entrer en vigueur au moment où l'administration aéroportuaire locale commencera son mandat. Cet article que nous proposons est tout ce que nous avons pu trouver quant à nous pour tenir compte à la fois de ces préoccupations et des exigences législatives de la Chambre.

[Text]

Mr. Comuzzi: I would agree with Mr. Angus. I suggest that what he is truly saying is that there are some procedural things that must take place when an airport authority takes place, procedural issues involved in applying for certification. I do not want to put words in your mouth, but applying for a certificate from the Labour Board, getting the proper employee bargaining unit—it takes time to get those things done, and you cannot get them overnight. So what you are saying is you want the protection for a six-month period while this process is in place.

• 1640

Mr. Angus: Yes, it in effect gives them six months to get a collective agreement. Let us say one month from now, assuming it goes through the Senate and gets royal assent before there is any kind of prorogation, that would give them six months to reach a new collective agreement. If they do not reach it in six months, then—

An hon. member: Game over.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Farquhar: I think you should be aware that for all practical purposes the earliest possible time there could be a transfer with any one of these local groups we are dealing with would be October, which would be your six-month period. If we sign agreements with the groups, that would perhaps be in May, but then there will be a transition period for this very purpose, which we will be providing for in the ground lease. There will be a number of covenants they have to meet, and we expect that will take four months to six months. I think for all practical purposes October would be the earliest it would occur, in any event.

Mr. Angus: You are therefore saying that if a collective agreement is reached between PSAC and Transport Canada, or whoever bargains on behalf of Transport Canada, prior to October, and let us say it is a three-year agreement, that three-year agreement will carry through with the LAA for that period of time.

Mr. Farquhar: That is the provision of Bill C-85, in effect.

Mr. Angus: Are you going to guarantee us that you will not sign an agreement before October?

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Farquhar: I am not the minister.

Mr. Belsher: As I see this, if we were to adopt this amendment it would tie the hands of any agreement being finalized between a local airport authority and the minister giving them permission to go ahead and do their thing for six months after the legislation.

Amendment negated

Clause 1 agreed to

The Chairman: Shall the title pass?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the bill pass?

Some hon. members: Agreed.

[Translation]

M. Comuzzi: Je suis d'accord avec M. Angus. En fait, il dit qu'il existe des procédures qui doivent être respectées quand une administration aéroportuaire entre en fonction, des procédures qui doivent intervenir au moment où elle demande l'accréditation. Je ne veux pas parler à votre place mais il faut du temps quand on demande un certificat d'accréditation à la Commission des Relations de travail, quand il faut former une unité de négociations et cela ne se fait pas du jour au lendemain. Vous demandez donc la protection d'un sursis de six mois pour tenir compte de cela.

M. Angus: Oui, cela laisse en effet au syndicat six mois pour conclure sa convention collective. Si, par exemple d'ici un mois, le projet de loi était adopté au Sénat et recevait la sanction royale avant prorogation du Parlement, cela laisserait six mois pour conclure une nouvelle convention collective. Si on y parvient pas dans les six mois, alors. . .

Une voix: Les jeux sont faits.

M. Angus: En effet.

M. Farquhar: Je tiens à vous informer que, à toutes fins utiles, la cession ne pourrait se faire avant octobre, au plus tôt, ce qui vous donne six mois. Si la signature se fait en mai, par exemple, le contrat de base prévoira de toute façon une période de transition pour tenir compte de ce que vous avez mentionné. Comme les administrations devront respecter certaines ententes, il leur faudra de quatre à six mois. Par conséquent, à toutes fins utiles, rien ne se fera avant le mois d'octobre.

M. Angus: Si je vous comprends bien, en supposant que l'Alliance de la fonction publique du Canada signe avant le mois d'octobre une convention collective de trois ans avec Transport Canada ou son représentant, l'administration aéroportuaire locale sera obligée de respecter la convention pendant toute la durée du contrat.

M. Farquhar: C'est en effet ce que prévoit le projet de loi.

M. Angus: Pouvez-vous nous garantir que vous ne signerez rien avant octobre?

Des voix: Ho, ho!

M. Farquhar: Ce n'est pas moi le ministre.

M. Belsher: Si j'ai bien compris, en adoptant cet amendement, nous empêcherions les administrations aéroportuaires locales et le ministre d'aller de l'avant, même si elles ont signé un contrat, tant que six mois ne se sont pas écoulés depuis la date de la sanction.

L'amendement est rejeté

L'article 1 est adopté

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi est-il adopté?

Des voix: Adopté.

[Texte]

An hon. member: On division.

The Chairman: Shall I report the bill to the House without amendment?

Some hon. members: Agreed.

An hon. member: On division.

The Chairman: I would like to thank all of the officials who appeared before us this afternoon. Thank you very much for coming here.

Mr. Marchi: On behalf of the members of the committee, I would like to thank the chairman, who had to step in, even though this bill was not his from the start. He did one heck of a job.

Some hon. members: Hear, hear.

The Chairman: Thank you. I would also like to take this opportunity to thank Mr. Dionne, the former chairman. I think he did a fantastic job during the hearings.

The committee is adjourned.

[Traduction]

Une voix: Avec opposition.

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi sans modification à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Une voix: Avec opposition.

Le président: Je remercie tous les représentants du ministère qui se sont joints à nous cet après-midi.

M. Marchi: Au nom des membres du comité, j'aimerais remercier le président qui s'est brillamment acquitté de sa tâche, même s'il a dû prendre la relève au pied levé.

Des voix: Bravo.

Le président: Merci. Je voudrais en profiter pour remercier celui qui m'a précédé, M. Dionne, et qui s'est merveilleusement bien acquitté de ses fonctions pendant les audiences.

La séance est levée.

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communications Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of Transport:

Michael Farquhar, Deputy Executive Director, Airport Transfer Task Force;

Jacques Pigeon, Senior Counsel.

TÉMOINS

Du ministère des Transports:

Michael Farquhar, directeur adjoint, Groupe de travail sur la cession des aéroports;

Jacques Pigeon, avocat-conseil.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

This index is subject-based and comprehensive. It lists all bills introduced by date, a list of dates may be found on the following page.

The index provides general subject matter and a breakdown under the names of Members of Parliament indicating the number of times they have spoken on the subject following the date of their first speech. The numbers immediately following the date refer to the appropriate page in the index and provide lists.

All subject entries in the index are arranged chronologically.

A typical entry may consist of a main heading and one or more sub-headings.



CANADA

Income tax
Farmers
Capital gains

INDEX

Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash.

Capital gains — LEGISLATIVE COMMITTEE ON

The most common abbreviations which could be found in the index are listed below.

1st, 2nd, 3rd = first, second, third reading A = Appendix and = and/or C = Chapter
g. = government response M = Motion q. = and question on = question on the
Order Paper R.A. = Royal Assent r. = return ordered S.C. = Statutes of Canada
S.O. = Standing Order

Political affiliations:

Ind	Independent
Ind-Cons	Independent Conservative
L	Liberal
NDP	New Democratic Party
PC	Progressive Conservative
Ref	Reform Party of Canada

Bill C-85

Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act

HOUSE OF COMMONS

Issues 1-5 • 1989-1991 • 2nd Session • 34th Parliament

Published under authority of the Speaker of the House of Commons
by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des
communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE TO THE USER

This index is subject-based and extensively cross-referenced. Each issue is recorded by date; a list of dates may be found on the following page.

The index provides general subject analysis as well as subject breakdown under the names of Members of Parliament indicating those matters discussed by them. The numbers immediately following the entries refer to the appropriate pages indexed. The index also provides lists.

All subject entries in the index are arranged alphabetically, matters pertaining to legislation are arranged chronologically.

A typical entry may consist of a main heading followed by one or more sub-headings.

Income tax
Farmers
Capital gains

Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash.

Capital gains *see* Income tax—Farmers

The most common abbreviations which could be found in the index are as follows:

1r, 2r, 3r, = first, second, third reading A = Appendix amdt. = amendment Chap = Chapter
g.r. = government response M. = Motion o.q. = oral question qu. = question on the
Order Paper R.A. = Royal Assent r.o. = return ordered S.C. = Statutes of Canada
S.O. = Standing Order

Political affiliations:

BQ	Bloc Québécois
Ind	Independent
Ind Cons	Independent Conservative
L	Liberal
NDP	New Democratic Party
PC	Progressive Conservative
Ref	Reform Party of Canada

**For further information contact the
Index and Reference Service — (613) 992-8976
FAX (613) 992-9417**

Airports de Montréal voir C-45, par. 2 local authorities
 Organisations associées

Agricultural inspection voir Niagara—Local authorities

Air Canada
 Privatisation, official language policy provisions, 1
 12, 21, 311-1
 Canadian Airlines International Corporation, 2, 17, 21, 313

Air traffic control voir Airports—Local authorities

Airport Development Corporation voir C-45
 B. Pearson International Airport

Airports
 Air traffic controllers, staffing, 1-2
 Lester B. Pearson International Airport (Toronto, Ont.)
 Financial viability, 2-14
 Terminal 3 government/private partnership program
 arrangements, Airport Development Corporation,
 Huzzo and Darnley Properties Inc., 4-1, 4-2, 4-3
 22-4, 25-31, 34-5
 Employees, collective bargaining rights, 4-1, 4-2
 Food and restaurant services, 1-10
 Fuel and lubricating services, 1-10
 Terminal 1, impact, 1-13
 Terminals 1 and 2, private sector, restructuring, 1-13
 1-13, 1-31
 Local authorities, transfer to
 Airports de Montréal, status, role, responsibilities, 1-14
 1-15
 Air traffic control, relationship, 1-15
 British Columbia, 4-15, 21
 Calgary, Alta., 1-15, 16, 21, 27-31, 34, 41, 42, 43
 Channing, Western Diversification Fund, 4-1, 4-2, 4-3

Airports—Cont.
 Local authorities, transfer to—Cont.
 Calgary Airport Authority, status, role, membership, 27,
 30-1, 34-5
 Ontario Airports Council, relationship, 2, 2-15, 11
 Overall operation factor, 4-11, 2-17
 Disabled and handicapped, services, 2-18
 Transit, 2-18
 Toronto, 1-15, 17, 24-4, 25,
 26-1, 27-4, 28, 29, 30, 31-4, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000

INDEX

HOUSE OF COMMONS LEGISLATIVE COMMITTEE

SECOND SESSION—THIRTY-FOURTH PARLIAMENT

DATES AND ISSUES

—1990—

November: 28th, 1.

—1991—

March: 4th, 1; 5th, 2; 7th, 3; 12th, 4; 13th, 5.

Aéroports de Montréal *see* Airports—Local authorities; Organizations appearing

Agricultural inspection *see* Airports—Local authorities

Air Canada

Privatization, official languages policy provisions, 1:13; 3:6-7, 12, 23; 5:13-4

Canadian Airlines International, comparison, 3:17, 21; 5:14

Air traffic control *see* Airports—Air traffic controllers—Local authorities

Airport Development Corporation *see* Airports—Lester B. Pearson International Airport

Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85)—Minister of Transport

Consideration, 1:11-38; 2:5-47; 3:4-25; 4:4-24; 5:8-24; 5:24-5, carried on division, 7; report to House without amds., 5:25, agreed to on division, 7

Clause 1, 5:24, carried, 7

Clause 2, 5:11, carried, 5

Amdt. (Marchi), 5:9-11, negated, 4

Amdts. (Marchi), 5:11, negated, 4

Clause 3, 5:11, carried, 5

Clause 4, 5:18, carried, 5

Amdt. (Marchi), 5:11, negated, 5

Amdt. (Angus), 5:11-7, not in order, 5; vote taken by unanimous consent, 5:18, negated, 5

Clause 5, 5:21-2, carried, 6

New clause, M. to add (Marchi), 5:19, not in order, 5-6

New clause, M. to add (Marchi), 5:19-20, not in order, 6

Amdt. (Marchi), 5:21, negated, 6

Clause 6, 5:22, carried, 7

Amdt. (Marchi), 5:22, negated, 7

Clause 7, 5:22, carried, 7

Amdt. (Marchi), 5:22, negated, 7

Clause 8, new clause, M. to add (Angus), 5:22-4, negated, 7

Title, 5:24, carried, 7

References, local airport authorities positions, support, 2:41, 46-7

See also Orders of Reference; Report to House

Airports

Air traffic controllers, shortage, 1:24

Lester B. Pearson International Airport (Toronto, Ont.)

Financial viability, 2:19

Terminal 3, government-private consortium financial arrangements, Airport Development Corporation, Huang and Danczkay Properties Inc., etc., 1:17-20, 23-4, 28-32, 34-5

Employees, collective bargaining rights, etc., 4:15-7

Food and restaurant services, 1:28-30

Taxi and limousine services, 1:19-20

Terminal 1, impact, 1:24

Terminals 1 and 2, private sector renovating, purchasing, 1:22-3, 31

Local authorities, transfer to

Aéroports de Montréal, status, role, membership, 2:23-4, 33-5

Air traffic control, relationship, 1:15

British Columbia, 4:18, 20

Calgary, Alta., 1:12, 14, 25; 2:7-22, 44; 3:15; 5:15

Financing, Western Diversification Fund, etc., 2:18-9

Airports—Cont.

Local authorities, transfer to—Cont.

Calgary Airport Authority, status, role, membership, 2:7, 10-1, 14-5

Canadian Airports Council, relationship, 2:38, 44

Commercial operation factor, 1:11; 2:27

Disabled and handicapped, services, 5:19

Eastern Canada, 2:42

Economic/regional development factor, 1:11, 13; 2:8-9, 17, 19, 23, 27, 29-30

Edmonton, Alta., airports, 1:12, 15-6, 25-8, 30, 33-4; 2:6-7, 9-21, 31, 44; 4:11-2, 17-9, 23; 5:8-9, 15

Financing, Western Diversification Fund, etc., 2:5, 11-2, 18-9

Edmonton Regional Airports Authority, status, role, membership, 2:5-6, 10, 14-5

Employees, jobs, wages, pensions, benefits, collective bargaining, impact, 1:11-2, 16-7, 20-2, 25-6, 32, 37-8; 2:6-8, 10-1, 15-7, 24-5, 30-3, 36-7, 45-6; 4:4-23; 5:8-10, 19-20, 22-4

Federal-provincial-municipal jurisdiction, legislation, relationship, 2:21; 4:20-1

Financial viability, cost-effectiveness, 1:11, 25-6; 2:17, 19-20, 44-5

Fire-fighting, responsibility, 1:25

Freedom to Move report, relationship, 4:17

Government departments' responsibilities, agricultural inspection, customs, immigration, relationship, 1:15-6

Halifax, N.S., 2:42, 44

International agreements, open skies policy, relationship, 2:28, 30-1, 43-4

International trend, 2:27

Land purchase, possibility, 1:30

Lease agreements with Transport Department, government revenues, 1:11-2, 14-5, 25, 27, 30, 33; 2:16, 20-1, 32; 4:20; 5:10

Local control, community interests, relationship, 1:11; 2:27, 29-30

Membership of local authorities, 1:35-6

Moncton, N.B., 1:13

Montreal, Que., Dorval and Mirabel airports, 1:12, 25, 31-2; 2:23-8, 31-2, 35-8, 40-4; 3:10, 13, 17; 4:23; 5:12-6

Financing, provincial and municipal governments roles, etc., 2:25-6, 37-8, 42-3

Negotiations, 1:12-3, 16, 25-7; 4:19

Official languages policy, bilingual services, language of work, concessionaires, etc., 1:12-3, 15, 28; 2:6, 8, 12-4, 21-2, 24, 35-6, 41-2; 3:4-24; 4:6, 22-3; 5:11-7

Passenger facility charges (PFCs), possibility, 2:45

Private aviation, impact, 2:16, 40

Privatization, relationship, 1:12; 4:5-7, 9-10, 13, 15-7, 19, 22-3; 5:9-11, 21

Qualifications/mandate of local authorities, not defined, 4:5

Quebec City, Que., 1:13

Regina, Sask., 2:16

Resale, possibility, controls, 1:28

Responsibilities of local authorities/Transport Department, 1:24-5

Safety factor, 1:13, 15-6, 26

Sault Ste. Marie, Ont., 5:15-6

Security factor, 1:26

Airports—Cont.

- Local authorities, transfer to—*Cont.*
 Selling/transferring, 5:9-11, 16, 21-2
 Service to the public, impact, 1:34; 2:8-9
 Smaller less lucrative airports, relationship, 1:34-5
 Ste.-Foy, Que., 1:13
 Thunder Bay, Ont., 1:13; 5:15-7
 Toronto, Ont., 2:42
 Vancouver, B.C., airports, 1:12, 15, 25, 30, 34; 2:19, 29-33, 36-45
 Financing, Western Diversification Fund, etc., 2:39, 42-3
 Third runway, constructing, environmental assessment review process, etc., 2:30, 38-9
 Vancouver International Airport Authority, status, role, membership, 2:28-9, 3:4-5, 39-40
 Windsor, Ont., 1:13
 Winnipeg, Man., 1:13
- Allmand, Hon. Warren** (L—Notre-Dame-de-Grâce)
 Air Canada, 3:7
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 3:7-9, 12
 Procedure and Committee business, documents, 3:12
- Angus, Iain** (NDP—Thunder Bay—Atikokan)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 2:5, 9-12, 16, 18-22, 30-4, 42, 44-6; 4:4, 8, 10-3, 20-3; 5:10-2, 15, 17-8, 20-4
 Procedure and Committee business
 Bills, 5:17-8, 20-1
 Briefs, 4:4, 8
- Appendices**
 Edmonton Regional Airports Authority, brief, 2A:1-15
 Public Service Alliance of Canada, brief, 4A:1-9
- Atkinson, Ken** (PC—St. Catharines)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 1:28
- Auger, Jacques** (Aéroports de Montréal)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 2:26-8, 35-7, 40-1, 46-7
- Barbeau, Victor** (Transport Department)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 1:14-7, 21-2, 25-7, 30, 32-6
- Belsher, Ross** (PC—Fraser Valley East; Parliamentary Secretary to Minister of Transport)
 Air Canada, 3:23; 5:13
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 1:17, 35-7; 2:14, 22, 41-2; 3:23-4; 4:11, 17-20, 23; 5:8-9, 13-5, 21, 23-4
 Procedure and Committee business
 Bills, 1:36-8
 Chairman, 1:37
 Questioning of witnesses, 1:17
- Bilingualism** *see* Official languages policy/bilingualism
- Bill 101** *see* Official Languages Act
- British Columbia** *see* Airports—Local authorities
- Burns, John** (Calgary Airport Authority)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 2:7-22
- Calgary Airport Authority** *see* Airports—Local authorities; Organizations appearing
- Calgary, Alta.** *see* Airports—Local authorities
- Canada Post Corporation**
 Privatization of postal service, 4:7
- Canadian Airlines International** *see* Air Canada
- Canadian Airports Council** *see* Airports—Local authorities
- Chadwick, Harry** (PC—Bramalea—Gore—Malton)
 Procedure and Committee business
 Meetings/witnesses, 1:36-8
 Organization meeting, 1:8
 Quorum, M. (James), 1:8
- Chairman, rulings and statements**
 Bills, amendments, beyond scope of bill, 5:17, 19-21, not in order, 5-6
- CN Route** *see* Route Canada Inc.
- Collective bargaining** *see* Airports—Lester B. Pearson International Airport—Local authorities; National museums
- Comuzzi, Joe** (L—Thunder Bay—Nipigon)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 2:18-9, 25-7, 42-4, 46; 3:17-9; 4:14-7; 5:22, 24
 Official Languages Commissioner Office, 3:18-9
 Route Canada Inc., 5:22
- Concessionaires** *see* Airports—Local authorities
- Crown corporations** *see* National museums
- Customs** *see* Airports—Local authorities
- Dinan, Tom** (Public Service Alliance of Canada)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 4:8-16, 20-3
- Dionne, Maurice A.** (L—Miramichi; Chairman)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 2:42, 46; 3:7, 19
 Procedure and Committee business
 Bills, clause by clause study, 1:36, 38
 Briefs, 2:9
 Chairman, 1:7, 37-8
 Documents, 1:31; 3:12-3
 Meetings/witnesses, 1:9-10, 36-8
 Motions, 1:8
 Order, Chair calling for, 1:24
 Organization meeting, 1:7-10
 Printing, 1:7
 Questioning of witnesses, 1:8, 17, 19; 2:5, 42
 Quorum, 1:7-8
 Staff, 1:8
 Witnesses, 2:28
 References, appointment as Chairman, 1:4, 7
- Disabled and handicapped** *see* Airports—Local authorities

- Dobbie, Dorothy** (PC—Winnipeg South; Parliamentary Secretary to Minister of Indian Affairs and Northern Development)
 Procedure and Committee business
 Meetings/witnesses, 1:9
 Organization meeting, 1:8-9
 Questioning of witnesses, M., 1:8
- Dorval airport** *see* Airports—Local authorities
- Earle, Arthur P.** (Aéroports de Montréal)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 2:22-7, 31-5, 38, 40-4, 46
- EARP** *see* Environmental assessment review process
- Eastern Canada** *see* Airports—Local authorities
- Economic development** *see* Airports—Local authorities
- Edmonston, Phillip** (NDP—Chambly)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 3:10-3, 20
 Official Languages Act, 3:13
 Procedure and Committee business, documents, 3:13
- Edmonton, Alta.** *see* Airports—Local authorities
- Edmonton Regional Airports Authority** *see* Airports—Local authorities: Appendices; Organizations appearing
- Employees** *see* Airports—Lester B. Pearson International Airport—Local authorities
- Environmental assessment review process** *see* Airports—Local authorities
- Farquar, Michael** (Transport Department)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 5:9-10, 13-4, 16-7, 19, 22, 24
- Federal institutions**
 Bilingual positions, 2%, 3:21-2
- Federal-provincial-municipal relations** *see* Airports—Local authorities
- Fire-fighting** *see* Airports—Local authorities
- Food services** *see* Airports—Lester B. Pearson International Airport
- Fortier, D'Iberville** (Official Languages Commissioner Office)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 3:4-24
- Freedom to Move** *see* Airports—Local authorities
- Government departments** *see* Airports—Local authorities
- Government revenues** *see* Airports—Local authorities
- Gustafson, Leonard** (PC—Souris—Moose Mountain; Parliamentary Secretary to Prime Minister)
 Procedure and Committee business
 Meetings/witnesses, 1:9-10
 Organization meeting, 1:9-10
- Halifax, N.S.** *see* Airports—Local authorities
- Handicapped** *see* Airports—Local authorities
- Hansen, James P.** (Edmonton Regional Airports Authority)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 2:5-7, 9-13, 15-21
- Huang & Danczkay Properties Inc.** *see* Airports—Lester B. Pearson International Airport
- Immigration** *see* Airports—Local authorities
- International agreements** *see* Airports—Local authorities
- James, Ken** (PC—Sarnia—Lambton; Parliamentary Secretary to Minister of Labour)
 Procedure and Committee business
 Meetings/witnesses, 1:9-10
 Organization meeting, 1:7-10
 Quorum, 1:7
 M., 1:8
- Jelly, Stephen** (Public Service Alliance of Canada)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 4:21
- Johnson, Chester A.** (Vancouver International Airport Authority)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 2:28-37, 39-46
- Keys, Stan** (L—Hamilton West)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 1:22-4, 31-2
 Procedure and Committee business
 Documents, 1:31
 Meetings/witnesses, 1:8-10
 Motions, 1:8
 Organization meeting, 1:7-10
 Printing, M., 1:7
 Quorum, 1:7-8
 M. (James), 1:8
- Kristiansen, Lyle** (NDP—Kootenay West—Revelstoke)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 1:20, 22, 32-3, 36-7
 Procedure and Committee business, meetings/witnesses, 1:36-7
- Land purchases** *see* Airports—Local authorities
- Langlois, Charles A.** (PC—Manicouagan)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 1:24-5; 2:14-5, 21-2, 35-7; 3:13-5; 4:13-4, 23; 5:13, 15-6, 21-2
 Procedure and Committee business, documents, 2:14
- Language training** *see* Official languages policy/bilingualism
- Lease agreements** *see* Airports—Local authorities
- Lester B. Pearson International Airport** *see* Airports
- Lewis, Hon. Douglas Grinslade** (PC—Simcoe North; Minister of Transport)
 Air Canada, 1:13
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 1:11-36
 Procedure and Committee business, documents, 1:31
- Limousine services** *see* Airports—Lester B. Pearson International Airport

- Local authorities/communities** *see* Airports
- MacEwen, Jim** (Public Service Alliance of Canada)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85),
 4:4-8, 10-3, 15-20, 22-3
- Marchi, Sergio** (L—York West)
 Air Canada, 5:13
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85),
 1:17-20, 28-30, 34-8; 4:5, 8-10; 5:9-13, 16-22, 25
 Procedure and Committee business
 Bills, 1:37; 5:17-8
 Chairman, 1:38
 Chairmen, 5:25
 Meetings/witnesses, 1:37-8
 Route Canada Inc., 5:20
- Mirabel airport** *see* Airports—Local authorities
- Moncton, N.B.** *see* Airports—Local authorities
- Montreal, Que.** *see* Airports—Local authorities
- Municipalities** *see* Airports—Local authorities
- Museums Act** *see* National museums
- National museums**
 Crown corporation status, Museums Act, collective
 bargaining, relationship, 4:7, 9, 13
- Official Languages Act**
 Quebec Bill 101, relationship, 3:12-3
 Role, purpose, 3:10-1
- Official Languages Commissioner**
 Role, duties, 3:4
- Official Languages Commissioner Office**
 Information role, 3:18-9
See also Organizations appearing
- Official languages policy/bilingualism**
 Costs, 3:21-2
 Language training, 3:22
 Public opinion, support, 3:19
See also Air Canada; Airports—Local authorities; Federal
 institutions
- Open skies policy** *see* Airports—Local authorities
- Orders of Reference, 1:3**
- Organizations appearing**
 Aéroports de Montréal, 2:22-8, 31-8, 40-4, 46-7
 Calgary Airport Authority, 2:7-22
 Edmonton Regional Airports Authority, 2:5-7, 9-13, 15-21
 Official Languages Commissioner Office, 3:4-24
 Public Service Alliance of Canada, 4:4-23
 Transport Department, 1:11-36; 5:8-10, 13-4, 16-7, 19, 22, 24
 Vancouver International Airport Authority, 2:28-37, 39-46
See also Appendices and individual witnesses by surname
- Passenger facility charges** *see* Airports—Local authorities
- Pensions** *see* Airports—Local authorities; Route Canada Inc.
- PFCs** *see* Airports—Local authorities
- Pigeon, Jacques** (Transport Department)
 Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85), 5:8
- Postal service** *see* Canada Post Corporation
- Private aviation** *see* Airports—Local authorities
- Private sector** *see* Airports—Lester B. Pearson International
 Airport
- Privatization** *see* Air Canada; Canada Post Corporation;
 Airports—Local authorities; Route Canada Inc.
- Procedure and Committee business**
 Bills
 Amendments
 Beyond scope of bill, 5:17, 19-21
 Not in order, allowing discussion, taking vote with
 unanimous consent, 5:5, 17-8
 Clause by clause study
 Discussion, questioning witnesses, 5:21
 Scheduling, 1:36-8, agreed to, 6
 Briefs, appending to minutes and evidence, 2:9, agreed to, 3;
 4:4, 8, agreed to, 3
 Chairman
 Absence, replacing, 1:37-8
 Appointment by Speaker, 1:4, 7
 Replacing previous Chairman, 4:3-4
 Chairmen, thanked, 5:25
 Documents
 English only, translating, 2:14
 Minister tabling, 1:31
 Witness tabling, 3:12-3
 Meetings/witnesses, scheduling/inviting, 1:8-10, 36-8, agreed
 to, 4-6
 Motions, amendments, motion must be moved first, 1:8
 Order, Chair calling for, 1:24
 Organization meeting, 1:7-10
 Printing, minutes and evidence, M. (Keyes), 1:7, agreed to, 4
 Questioning of witnesses
 Scope, 1:17, 19
 Time limit, 2:5, 42
 M. (Dobbie), 1:4, 8
 Quorum, meeting and receiving/printing evidence without,
 1:7-8
 M. (James), as amended, 1:8, agreed to, 4
 Amdt. (Keyes), 1:8, agreed to, 4
 Staff, secretarial, hiring, agreed to, 1:4, 8
 Witnesses, late arrival, making opening statement, 2:28
See also Chairman, rulings and statements
- Provincial governments** *see* Airports—Local authorities
- PSAC** *see* Public Service Alliance of Canada
- Public opinion** *see* Official languages policy/bilingualism
- Public Service Alliance of Canada** *see* Appendices;
 Organizations appearing
- Quebec** *see* Official Languages Act
- Quebec City, Que.** *see* Airports—Local authorities
- Regina, Sask.** *see* Airports—Local authorities
- Regional development** *see* Airports—Local authorities
- Report to House, 5:3**
- Restaurant services** *see* Airports—Lester B. Pearson
 International Airport

Ricard, Guy (PC—Laval-Ouest; Chairman)

Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85),
4:10, 17, 20; 5:8-9, 19, 25

Chairman, rulings and statements, bills, amendments,
beyond scope of bill, 5:17, 19-21, not in order

Procedure and Committee business

Bills

Amendments, 5:17-8

Clause by clause study, 5:21

Briefs, 4:4, 8

Chairman, 4:4

Chairmen, 5:25

References, appointment as Chairman, 4:3-4

Route Canada Inc.

Privatization, pensions, severance pay, 4:5; 5:20, 22

Safety *see* Airports—Local authorities**Samson, Cid** (NDP—Timmins—Chapleau)

Procedure and Committee business

Meetings/witnesses, 1:10

Organization meeting, 1:7-8, 10

Quorum, 1:7

Staff, M., 1:8

Sault Ste. Marie, Ont. *see* Airports—Local authorities**Schneider, Larry** (PC—Regina—Wascana)

Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85),
2:16-7, 21, 39-40; 4:22-3

Security *see* Airports—Local authorities**Severance pay** *see* Route Canada Inc.**Sirpaul, Santosh** (Committee Clerk)

Procedure and Committee business

Chairman, 1:37

Meetings/witnesses, 1:38

Order of Reference, 1:7

Organization meeting, 1:7

Sobeski, Pat (PC—Cambridge)

Air Canada, 3:17; 5:14

Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85),
2:12-3, 41-2; 3:15-7, 23; 4:23; 5:14

Sparrow, Bobbie (PC—Calgary Southwest)

Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85),
1:14-6, 28, 37-8; 5:17-9

Sparrow, Bobbie—Cont.

Procedure and Committee business

Bills, 5:17-8

Meetings/witnesses, 1:37-8

Ste.-Foy, Que. *see* Airports—Local authorities**Tardif, Richard** (Official Languages Commissioner Office)

Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85),
3:9-10, 24

Taxi services *see* Airports—Lester B. Pearson International Airport**Terminals 1, 2, 3** *see* Airports—Lester B. Pearson International Airport**Thérien, Marc** (Official Languages Commissioner Office)

Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85),
3:14

Thunder Bay, Ont. *see* Airports—Local authorities**Toronto, Ont.** *see* Airports—Lester B. Pearson International Airport—Local authorities**Transport Department** *see* Airports—Local authorities; Organizations appearing**Van De Walle, Walter** (PC—St. Albert)

Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85),
1:26-8, 30

Vancouver, B.C. *see* Airports—Local authorities**Vancouver International Airport Authority** *see* Airports—Local authorities; Organizations appearing**Wages** *see* Airports—Local authorities**Western Diversification Fund** *see* Airports—Local authorities**Wilbee, Stan** (PC—Delta)

Air Canada, 3:21

Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (Bill C-85),
2:13, 17-8, 37-9, 46; 3:20-2; 5:22

Official languages policy/bilingualism, 3:21

Route Canada Inc., 5:22

Windsor, Ont. *see* Airports—Local authorities**Winnipeg, Man.** *see* Airports—Local authorities**Witnesses** *see* Organizations appearing and *individual witnesses by surname*

RÉIMPRESSION



CANADA

INDEX

DU

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE

Projet de loi C-85

Loi relative aux cessions d'aéroports

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicules nos 1-5

• 1989-1991

• 2^e Session

• 34^e Législature

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada – Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group – Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE DE L'USAGER

Cet index est un index croisé couvrant des sujets variés. Chaque fascicule est enregistré selon la date et cette référence se trouve à la page suivante.

L'index contient l'analyse des sujets et les noms des participants. Chaque référence apparaît sous les deux rubriques afin de faciliter l'accès par le nom de l'intervenant ou par le sujet. Les chiffres qui suivent les titres ou sous-titres correspondent aux pages indexées. Certains sujets d'importance font aussi l'objet de descripteurs spéciaux.

Les noms des intervenants et les descripteurs sont inscrits dans un ordre alphabétique. Certaines entrées relatives à la législation sont indexées chronologiquement.

Une entrée d'index peut se composer d'un descripteur en caractères gras et d'un ou de plusieurs sous-titres tels que:

Impôt sur le revenu

Agriculteurs

Gains en capital

Les renvois à un premier sous-titre sont indiqués par un long trait.

Gains en capital. Voir Impôt sur le revenu—Agriculteurs

Les abréviations et symboles que l'on peut retrouver dans l'index sont les suivants:

1^{re}, 2^e, 3^e l. = première, deuxième, troisième lecture. A. = appendice. Am. = amendement. Art. = article. Chap. = chapitre. Dd. = ordre de dépôt de documents. Déc. = déclaration. M. = motion. Q.F. = question au *Feuilleton*. Q.o. = question orale. R.g. = réponse du gouvernement. Rés. = résolution. S.C. = Statuts du Canada. S.r. = sanction royale.

Affiliations politiques:

BQ	Bloc Québécois
Cons. Ind.	Conservateur indépendant
Ind.	Indépendant
L	Libéral
NPD	Nouveau parti démocratique
PC	Progressiste conservateur
Réf.	Parti réformiste du Canada

Pour de plus amples renseignements, veuillez vous adresser
au Service de l'index et des références (613) 992-7645.
Télécopieur (613) 992-9417

INDEX

COMITÉ LÉGISLATIF DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

DEUXIÈME SESSION—TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

DATES ET FASCICULES

—1990—

Novembre: le 28, f.1.

—1991—

Mars: le 4, f.1; le 5, f.2; le 7, f.3; le 12, f.4; le 13, f.5.

Administrations aéroportuaires de Calgary
Capitain, injection, Fonds de diversification de l'économie
de l'Alberta, 112, 16
Compagnies, 27
Conseil d'administration, 149-1
Emplois
Aéroport aéroport, 24, 28
Cyrille, 24
Commissaire colonel
Haines, 214-4
Mégacités, 211-1
Langues officielles, respect, 24, 134

Administrations aéroportuaires locales
Enquête
Billingsley, 112, 13
Cyrille, 112, 211-1
Cyrille, programmes, 116-7
Cyrille, emplois, 112-3
Cyrille, matériel, 113
Cyrille, police, 110
Cyrille, sécurité, 114-1, 114-1, 114-1

Administration de l'aéroport international de Vancouver
Aéroport, 112
Cyrille, 112
Compagnies, 24
Conseil d'administration, 113-3
Emplois
Aéroport aéroport, 24, 28
Cyrille, 24
Commissaire colonel
Haines, 214-4
Mégacités, 211-1
Langues officielles, respect, 24, 134
Région de travail, 24
Sécurité, 24
Voir aussi Aéroports, aéroports, projets de loi C-35, aéroports

Administration de l'aéroport international de Vancouver
Aéroport, 112, 112-1, 112-1, 112-1
Cyrille, 112, 112-1, 112-1, 112-1
Compagnies, 112-1, 112-1, 112-1
Conseil d'administration, 112-1, 112-1, 112-1
Emplois, 112-1, 112-1, 112-1
Langues officielles, respect, 112-1, 112-1, 112-1
Région de travail, 112-1, 112-1, 112-1
Sécurité, 112-1, 112-1, 112-1
Voir aussi Aéroports, aéroports, projets de loi C-35, aéroports

Administration des aéroports régionaux d'Ontario
Aéroport, 112
Conseil d'administration, 113-3
Emplois
Aéroport aéroport, 24
Compagnies aéroportuaires, 111
Cyrille, 112-1
Emplois, 112, 113
Expansion, 113
Langues officielles, respect, 113
Haines, 214
Mégacités, 211-1
Pan Am, 112-1
Sécurité, 113-1
Voir aussi Aéroports, aéroports, projets de loi C-35, aéroports

Administration des aéroports régionaux d'Ontario
Aéroport, 112
Conseil d'administration, 113-3
Emplois
Aéroport aéroport, 24
Compagnies aéroportuaires, 111
Cyrille, 112-1
Emplois, 112, 113
Expansion, 113
Langues officielles, respect, 113
Haines, 214
Mégacités, 211-1
Pan Am, 112-1
Sécurité, 113-1
Voir aussi Aéroports, aéroports, projets de loi C-35, aéroports

Administrations aéroportuaires locales
Aéroport
Aéroport aéroport, 24
Expansion, 24
Privatisation, 112-1
Air Canada, privatisation, aéroports, 112-1
Billingsley, 112
Voir aussi Aéroports, aéroports, projets de loi C-35, aéroports
Qualifications, 113
Compagnies collectives, 112-1, 112-1, 112-1

Administrations aéroportuaires locales
Aéroport
Aéroport aéroport, 24
Expansion, 24
Privatisation, 112-1
Air Canada, privatisation, aéroports, 112-1
Billingsley, 112
Voir aussi Aéroports, aéroports, projets de loi C-35, aéroports
Qualifications, 113
Compagnies collectives, 112-1, 112-1, 112-1

Administration aéroportuaire de Calgary

Capitaux, injection, Fonds de diversification de l'économie de l'Ouest, 2:12, 18

Composition, 2:7

Conseil d'administration, 2:10-1

Employés

Avantages sociaux, 2:8, 16

Carrière, 2:8

Conventions collectives

Maintien, 2:15-6

Négociations, 2:11

Langues officielles, respect, 2:8, 13-4

Mandat, 2:7-8

Relations de travail, 2:8

Rentabilité, 2:20

Voir aussi Aéroports, cessions, projet de loi C-85; Témoins

Administration de l'aéroport international de Vancouver

Aéroports, nombre, 2:31

Bilinguisme, 2:36, 41

Concurrence, 2:41

Conseil d'administration, 2:34-5

Employés

Avantages sociaux, 2:30, 32, 36-7

Conventions collectives, 2:31-2

Environnement, normes, 2:30

Financement, sources, 2:42-3

Historique, 2:29

Langues officielles, respect, 2:36

Responsabilités, 2:39-40

Sécurité, normes, 2:30

Voir aussi Aéroports, cessions, projet de loi C-85; Témoins

Administration des aéroports régionaux d'Edmonton

Aéroports, rivalité, 2:17

Conseil d'administration, 2:6, 10

Employés

Avantages sociaux, 2:6

Conventions collectives, négociations, 2:11

Offre, 4:19; 5:8-9

Postes, 1:26, 33

Exploitation, 2:15

Langues officielles, respect, 2:6

Mandat, 2:5

Négociations collectives, 4:17-8

Plan financier, 2:11-2

Statut, 2:5-6

Syndicats, 2:7, 10-1

Voir aussi Aéroports, cessions; Aéroports, cessions, projet de loi C-85; Témoins

Administrations aéroportuaires locales

Aéroports

Avenir, perspectives, 2:27-8

Exploitation, 2:9

Privatisation, différenciation, 4:16

Air Canada, privatisation, comparaison, 5:13-4

Bilinguisme, 1:12

Voir aussi sous le titre susmentionné Employés

Constitution, 4:19

Conventions collectives, 2:45-6; 4:12-3; 5:22-4

Administrations aéroportuaires locales—Suite

Employés

Bilinguisme, 5:12, 15

Carrière, 1:25; 4:21-2

Prestation, programmes, 1:16-7

Sécurité d'emploi, 1:32-3

Statut, maintien, 4:13

Gestion, équipe, 2:10

Juridiction, champs, 2:21

Langue de travail, 3:6-7, 9, 16-7, 19-23

Langues officielles, Loi, incidence, 3:14-5, 23-4

Membres, nomination, 1:35-6

Négociations

Formule-cadre, développement, 1:14-5

Progression, 1:12-3, 32-3; 4:14

Relations de travail, normalisation, 4:8-10

Rentabilité, 1:25-6, 30-1, 34-5; 2:44-5

Responsabilité, champs, partage, 1:24-5

Sélection, critères, 4:5

Sociétés à but non lucratif, statut, 2:14-5, 35; 4:16-7

Subventions, 2:18-9

Succès, 2:17

Successeur, droits, dispositions, 4:14-5

Syndicats, 4:10-2, 20-1

Aéroports

Aviation privée, incidence, 2:40

Calgary, aéroport international, installations, 2:8-9

Concessionnaires

Baux, 2:16

Commissariat aux langues officielles, plaintes, réception, 3:5, 11, 13, 16, 19-20

Langues officielles, Loi, application, 3:7-8, 10-4

Dorval et Mirabel, aéroports, propriété, 1:31-2

Edmonton, aéroport international, expansion, 1:27, 30

Emplois, création, statistiques, 2:27

Employés

Droits acquis, maintien, 4:5

Formation linguistique, coûts, 3:17

Gouvernement fédéral, compétence, champs, 1:15-6

Installations, planification, principes, 2:21

Langues officielles, Loi

Concurrence, répercussions, 3:11-3

Voir aussi sous le titre susmentionné Concessionnaires

Lester B. Pearson, aéroport international

Aérogare n° 3, 1:17-20, 23-4, 28-32, 34-5; 4:15-7

Aérogares n° 1 et n° 2, offres d'achat, rentabilité, etc., 1:22-3, 31-2

Locaux, droits d'utilisation, 2:45

Mirabel, aéroport international, agrandissement, projets, 2:37-8

Négociations, unités, 4:14

Privatisation, 4:17

Recettes, 1:14-5

Rentabilité, 2:19-20, 28

Restructuration, 4:5

Sécurité, responsabilité, 1:26

Service au public, garantie, 3:15

Syndicats, représentation, 4:23

Vancouver, aéroport international

Orientation, 2:29-30

Aéroports—Suite

Vancouver, aéroport international—*Suite*
Piste, construction, 2:38-9

Aéroports, cessions

Administration des aéroports régionaux d'Edmonton,
négociations, 1:27-8; 4:11-2

Aéroports

Aliénation, 5:4

Employés

Anxiété, 4:5

Déplacement, droit, 4:21

Pension, régimes, 4:6; 5:19-20, 22

Syndicat, 4:15, 20; 5:8

Handicapés, services, maintien, 5:19

Revente, conditions, 1:28

Vente, option, 5:9-11, 21

Canada, retard, 2:25

Début, 2:12

Fardeau administratif, allègement, 2:27

Gouvernement fédéral, objectifs, 1:11

Langues officielles, Loi, portée, 1:13, 15; 3:6

Location, contrats, dispositions, 1:27

Modalités, 1:11-2

Objectifs, 2:9

Relations de travail, répercussions, 4:6-8

Terrains, achat, option, 1:30

Union canadienne des employés des transports,
consultations, 1:20-2

Aéroports, cessions, projet de loi C-85. Ministre des Transports

Administration aéroportuaire de Calgary, position, 2:7-8

Administration de l'aéroport international de Vancouver,
position, 2:30, 41

Administration des aéroports régionaux d'Edmonton,
position, 2:6

Adopté, 5:7, 24

Aéroports de Montréal, position, 2:25, 41, 46-7

Alliance de la Fonction publique du Canada, position, 4:5, 10

Amendement à l'étape du rapport, proposition, 5:21

Art. 1 adopté 5:24

Art. 2, 5:9-10, adopté, 11

Am. (Marchi), 5:9-10, rejeté, 11

Am. (Marchi) rejeté, 5:11

Am. (Marchi) rejeté, 5:11

Art. 3 adopté, 5:11

Art. 4, 5:11-7, adopté, 18

Am. (Angus), 5:11-7, rejeté, 18

Am. (Marchi) rejeté, 5:11

Art. 5 adopté, 5:22

Art. 5, nouvel art. (Marchi), 5:19-20, rejeté, 21

Art. 6 adopté, 5:22

Am. (Marchi) rejeté, 5:22

Art. 7 adopté, 5:22

Am. (Marchi) rejeté, 5:22

Art. 8, nouvel art. (Angus), 5:22-3, rejeté, 24

Bilinguisme, incidence, 1:12; 3:7

«Cession», définition, 5:9-11

Conventions collectives, maintien, 2:8

Entrée en vigueur, date, 5:22-3

Étude, 1:11-38; 2:5-47; 3:4-25; 4:4-24; 5:8-25

Article par article, 1:36-8

Aéroports, cessions, projet de loi C-85....—Suite

Incertitude, aspect, 4:6

Incidence, 1:12

Langues officielles, Loi, relation, 2:12-3, 21-2, 41; 3:4-9, 13-4;
4:6, 22-3; 5:11-8

Objectifs, 1:11

Portée, 5:9, 20

Rapport à la Chambre, 5:25

Titre adopté, 5:24

Tribunaux, interprétation, 3:15

Aéroports de Montréal

Bilinguisme, 2:24, 35-6, 41; 5:14

Concurrence, répercussions, 2:35-6, 41; 5:12

Conseil d'administration, 2:23, 33-4

Conventions collectives, 2:32

Emplois, 2:23-4

Employés

Avantages sociaux, 2:24

Incertitude, 2:37

Financement, sources, 2:43

Gestion, efficacité, 2:38

Langues officielles, respect, 2:24, 35-6, 41

Nombre, 2:31

Relations de travail, 2:24-5

Société, création, répercussions, 2:24

Subventions, 2:25-6

Voir aussi Aéroports, cessions, projet de loi C-85; Témoins

Air Canada. Voir Administrations aéroportuaires locales**Alliance de la Fonction publique du Canada**

Accréditation, 4:20

Charte, 4:11, 23

Composition, 4:4

Statuts, modification, 4:21

Voir aussi Aéroports, cessions, projet de loi C-85; Témoins

Allmand, l'hon. Warren (L.—Notre-Dame-de-Grâce)

Aéroports, cessions, projet de loi C-85

Étude, 3:7-9, 12

Langues officielles, Loi, relation, 3:9

Comité, 3:12

Langues officielles, Loi, 3:8-9

Angus, Iain (NPD—Thunder Bay—Atikokan)

Administration aéroportuaire de Calgary, 2:10-1, 19-21

Administration de l'aéroport international de Vancouver,
2:31-4

Administration des aéroports régionaux d'Edmonton, 2:10-1

Administrations aéroportuaires locales, 2:9-10, 19, 44-6;

4:11-3, 20-2; 5:12, 15, 22-4

Aéroports, 2:19-20, 42

Aéroports, cessions, 4:11, 20-1; 5:10

Aéroports, cessions, projet de loi C-85, 4:22

Amendement à l'étape du rapport, 5:21

Étude, 2:5, 9-12, 16, 18-22, 30-4, 42, 44-6; 4:4, 8, 10-3, 20-3;
5:10-2, 15, 17-8, 20-4

Langues officielles, Loi, relation, 2:22; 5:11-2, 15

Portée, 5:20

Aéroports de Montréal, 2:31-4

Alliance de la Fonction publique du Canada, 4:11, 20

Espaces aériens, ouverture, 2:30-1

Présidence, décisions et déclarations, 5:17-8

Appendices

- Administration des aéroports régionaux d'Edmonton, mémoire, 2A:16-31
Alliance de la Fonction publique du Canada, mémoire, 4A:10-8
- Atkinson, Ken** (PC—St. Catherines)
Aéroports, cessions, 1:28
Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 1:28
- Auger, Jacques** (Aéroports de Montréal)
Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 2:26-8, 35-7, 40-1, 46-7
- Barbeau, Victor** (ministère des Transports)
Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 1:14-7, 21-2, 25-7, 30, 32-5
- Belsher, Ross** (PC—Fraser Valley-Est; secrétaire parlementaire du ministre des Transports)
Administration aéroportuaire de Calgary, 2:14
Administration des aéroports régionaux d'Edmonton, 4:18-9; 5:8-9
Administrations aéroportuaires locales, 1:35; 3:23-4; 4:19; 5:13
Aéroports, 4:17
Aéroports, cessions, 4:20
Aéroports, cessions, projet de loi C-85
Étude, 1:17, 35-8; 2:14, 22, 41-2; 3:23-4; 4:11, 17-20; 5:8-9, 13-5, 21, 23
Langues officielles, Loi, relation, 4:23
Portée, 5:9
Comité, 1:36-8; 2:42
- Bilinguisme**
Politique, population, appui, 3:19
Voir aussi Administration de l'aéroport international de Vancouver; Administrations aéroportuaires locales: Aéroports, cessions, projet de loi C-85
- Burns, John** (Administration aéroportuaire de Calgary)
Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 2:7-22
- Chadwick, Harry** (PC—Bramalea—Gore—Malton)
Comité, séance d'organisation, 1:8
- CN Route**
Pensions, régime, 5:22
- Comité**
Députés, temps de parole, 1:8; 2:5, 9, 25, 42
Documents
Annexion au compte-rendu, 2:9; 4:4, 8
Demande, 3:17; 4:5
Dépôt, 1:31; 3:12-3
Présentation dans une seule langue officielle, 2:14
Employés, embauche, 1:8
Membres, liste, 4:8
Ministre des Transports, comparution, 1:9-10
Séance d'organisation, 1:7-10
Séances
Durée, 3:15
Tenue en l'absence de quorum, 1:7-8
Témoins, comparution, convocation, etc., 1:8-10, 36-8
Alliance de la Fonction publique du Canada, président, 1:10, 36
Ontario et Est du Canada, absence, 2:42

Commissaire aux langues officielles

Mandat, 3:4

Commissariat aux langues officielles

Programme, description, 3:19-20

Public, information, 3:18-9

Voir aussi Aéroports—Concessionnaires; Témoins**Comuzzi, Joe** (L—Thunder Bay—Nipigon)

Administration aéroportuaire de Calgary, 2:18-9

Administration de l'aéroport international de Vancouver, 2:42-3

Administrations aéroportuaires locales, 2:18-9, 27-8, 46; 3:19; 4:15

Aéroports, 4:15-7

Aéroports, cessions, 4:14

Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 2:18-9, 25-7, 42-4, 46; 3:17-9; 4:14-7; 5:22, 24

CN Route, 5:22

Comité, 2:42

Commissariat aux langues officielles, 3:18-9

Espaces aériens, ouverture, 2:43-4

Dinan, Tom (Alliance de la Fonction publique du Canada)

Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 4:9-16, 20-3

Dionne, Maurice A. (L—Miramichi; président)

Aéroports, cessions, projet de loi C-85

Bilinguisme, incidence, 3:7

Étude, 3:7, 19

Bilinguisme, 3:19

Procédure et Règlement, 1:31

Voir aussi Président du Comité—Nomination**Dobbie, Dorothy** (PC—Winnipeg-Sud; secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien)

Comité, séance d'organisation, 1:8-9

Earle, Arthur P. (Aéroports de Montréal)

Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 2:22-7, 31-5, 38, 40-6

Edmonston, Phillip (NPD—Chambly)

Aéroports, 3:10-3

Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 3:10-3, 20

Comité, 3:13

Langues officielles, Loi, 3:13

Espaces aériens, ouverture

Allusion, 2:28

Entente canado-américaine, 2:30-1

Négociations, 2:43-4

Farquhar, Michael (ministère des Transports)

Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 5:9-10, 13-4, 16-7, 19, 22, 24

Fonction publique, pensions, Loi

Modification, proposition, 4:8-9

Fonds de diversification de l'économie de l'Ouest. Voir

Administration aéroportuaire de Calgary—Capitiaux

Fortier, D'Iberville (Commissariat aux langues officielles)

Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 3:4-24

- Gustafson, Leonard** (PC—Souris—Moose Mountain; secrétaire parlementaire du premier ministre)
Comité, séance d'organisation, 1:9-10
- Handicapés.** Voir Aéroports, cessions—Aéroports; Transports, Loi nationale—Aéroports
- Hansen, James P.** (Administration des aéroports régionaux d'Edmonton)
Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 2:5-7, 9-13, 15-21
- James, Ken** (PC—Sarnia—Lambton; secrétaire parlementaire du ministre du Travail)
Comité, séance d'organisation, 1:7-10
- Jelly, Stephen** (Alliance de la Fonction publique du Canada)
Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 4:21
- Johnson, Chester A.** (Administration de l'aéroport international de Vancouver)
Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 2:28-37, 39-46
- Keys, Stan** (L—Hamilton-Ouest)
Aéroports, 1:31-2
Aéroports, cessions, 1:22-4
Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 1:22-4, 31-2
Comité, 1:31
Séance d'organisation, 1:7-10
Procédure et Règlement, 1:31
- Kristiansen, Lyle** (NPD—Kootenay-Ouest—Revelstoke)
Administrations aéroportuaires locales, 1:32-3
Aéroports, cessions, 1:20, 22
Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 1:20, 22, 32-3, 36-7
Comité, 1:36-7
- Langlois, Charles A.** (PC—Manicouagan)
Administration aéroportuaire de Calgary, 2:15
Administration de l'aéroport international de Vancouver, 2:36-7
Administration des aéroports régionaux d'Edmonton, 2:15
Administrations aéroportuaires locales, 2:14-5; 3:14; 4:14
Aéroports, 4:14, 24
Aéroports, cessions, 1:24-5; 5:22
Aéroports, cessions, projet de loi C-85
Étude, 1:24-5; 2:14-5, 21-2, 35-7; 3:13-5; 4:13-4, 23; 5:12, 15, 21-2
Langues officielles, Loi, relation, 2:21-2; 3:13-4; 4:23; 5:12, 15-6
Tribunaux, interprétation, 3:15
Aéroports de Montréal, 2:35
Alliance de la Fonction publique du Canada, 4:23
Comité, 2:14; 3:15
- Langues officielles, Loi**
Art. 82, langue de travail, dispositions, répercussions, 3:8-10
Loi 101, comparaison, 3:13
Transporteurs aériens, assujettissement, 3:17
Voir aussi Administrations aéroportuaires locales; Aéroports; Aéroports, cessions
- Lewis, l'hon. Douglas Grinslade** (PC—Simcoe-Nord; ministre des Transports)
Administration des aéroports régionaux d'Edmonton, employés, 1:26
- Lewis, l'hon. Douglas Grinslade—Suite**
Administrations aéroportuaires locales
Employés, 1:25
Membres, nomination, 1:35-6
Négociations, 1:12-3, 32-3
Rentabilité, 1:31, 34-5
Responsabilité, champs, partage, 1:24-5
- Aéroports**
Dorval et Mirabel, aéroports, propriété, 1:31-2
Edmonton, aéroport international, expansion, 1:27
Gouvernement fédéral, compétence, champs, 1:15-6
Lester B. Pearson, aéroport international, 1:17-20, 22-4, 28-32
Recettes, 1:14
- Aéroports, cessions**
Administration des aéroports régionaux d'Edmonton, négociations, 1:27-8
Aéroports, 1:28
Gouvernement fédéral, objectifs, 1:11
Langues officielles, Loi, portée, 1:13, 15
Location, contrats, dispositions, 1:27
Modalités, 1:11-2
Terrains, achat, option, 1:30
Union canadienne des employés des transports, consultations, 1:20-1
- Aéroports, cessions, projet de loi C-85**
Bilinguisme, incidence, 1:12
Étude, 1:11-36
Comité, documents, 1:31
- Loi 101.** Voir Langues officielles, Loi
- Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations de travail.** Voir *plutôt* Aéroports, cessions, projet de loi C-85
- MacEwen, Jim** (Alliance de la Fonction publique du Canada)
Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 4:4-8, 10-3, 15-20, 22-3
- Marchi, Sergio** (L—York-Ouest)
Administrations aéroportuaires locales, 1:34-6; 5:13
Aéroports, 1:17-20, 28-30
Aéroports, cessions, 5:19-21
Aéroports, cessions, projet de loi C-85
Alliance de la Fonction publique du Canada, position, 4:10
«Cession», définition, 5:9-11
Étude, 1:17-20, 28-30, 34-8; 4:5, 8-10; 5:9-13, 16-22, 25
Langues officielles, Loi, relation, 5:13
Portée, 5:20
Comité, 1:37-8; 4:5
Fonction publique, pensions, Loi, 4:8
Présidence, décisions et déclarations, 5:17-8
- Ordres de renvoi**
Comité, composition, 1:3
Projet de loi C-85 (aéroports, cessions), 1:3
- Pigeon, Jacques** (ministère des Transports)
Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 5:8

Présidence, décisions et déclarations

- Amendements dépassant la portée du projet de loi, irrecevables, 5:17-20
- Vote, tenue du consentement unanime, 5:17-8

Président du Comité

- Désignation, 1:37
- Nomination de Dionne, 1:7
- Nomination de Ricard, 4:4

Privatisation. Voir Administrations aéroportuaires locales—Aéroports**Procédure et Règlement**

- Amendement dépassant la portée du projet de loi, 5:17-8
- Présidence, documents, demande, 1:31

Procès-verbaux et témoignages

- Impression, 1:7

Rapport à la Chambre, 5:3**Ricard, Guy (PC—Laval—Ouest; président)**

- Administrations aéroportuaires locales, 4:10; 5:8
- Aéroports, 4:17
- Aéroports, cessions, 4:20
- Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 2:42; 4:10, 17, 20
- Comité, 2:42
- Voir aussi* Président du Comité—Nomination

Samson, Cid (NPD—Timmins—Chapleau)

- Comité, séance d'organisation, 1:7-8, 10

Schneider, Larry (PC—Regina—Wascana)

- Administration aéroportuaire de Calgary, 2:16
- Administration de l'aéroport international de Vancouver, 2:39-40
- Administrations aéroportuaires locales, 2:21
- Aéroports, 2:16, 21, 40
- Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 2:16-7, 21, 39-40; 4:22-3

Sobeski, Pat (PC—Cambridge)

- Administrations aéroportuaires locales, 3:16-7, 25
- Aéroports, 3:15-7
- Aéroports, cessions, projet de loi C-85
- Étude, 2:12-3, 41-2; 3:15-7, 23; 4:23; 5:14
- Langues officielles, Loi, relation, 2:12-3, 41; 4:23
- Langues officielles, Loi, 3:17

Société de promotion des aéroports de Montréal

- Activités, 2:24
- Conseil d'administration, 2:34

Société de promotion des aéroports de...—Suite

- Représentants, 2:26, 33-4

Sparrow, Bobbie (PC—Calgary-Sud-Ouest)

- Aéroports, cessions, 1:14-6, 28
- Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 1:14-6, 37-8; 5:17-9
- Comité, 1:37-8
- Transports, Loi nationale, 5:19

Tardif, Richard (Commissariat aux langues officielles)

- Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 3:9-10, 24

Témoins

- Administration aéroportuaire de Calgary, 2:7-22
- Administration de l'aéroport international de Vancouver, 2:28-37, 39-46
- Administration des aéroports régionaux d'Edmonton, 2:5-7, 9-13, 15-21
- Aéroports de Montréal, 2:23-8
- Commissariat aux langues officielles, 3:4-24
- Transports, ministère, 1:14-7, 21-2, 25-7, 30, 32-5; 5:8-10, 13-4, 16-7, 19, 24
- Transports, ministre, 1:11-36

Thérien, Marc (Commissariat aux langues officielles)

- Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 3:14

Transporteurs aériens. Voir Langues officielles, Loi**Transports, Loi nationale**

- Aéroports, services aux handicapés, dispositions, 5:19

Transports, ministère. Voir Témoins**Transports, ministre. Voir Comité—Ministre; Témoins****Union canadienne des employés des transports. Voir Aéroports, cessions****Van De Walle, Walter (PC—St-Albert)**

- Administration des aéroports régionaux d'Edmonton, 1:26
- Aéroports, 1:26-7, 30
- Aéroports, cessions, 1:27-8, 30
- Aéroports, cessions, projet de loi C-85, étude, 1:26-8, 30

Wilbee, Stan (PC—Delta)

- Administration aéroportuaire de Calgary, 2:13
- Administration des aéroports régionaux d'Edmonton, 2:17
- Administrations aéroportuaires locales, 2:17; 3:20-1
- Aéroports, 2:37-9
- Aéroports, cessions, projet de loi C-85
- Administrations aéroportuaires de Montréal, position, 2:46
- Étude, 2:13, 17, 37-9, 46; 3:20-2; 5:22
- Aéroports de Montréal, 2:38
- CN Route, 5:22

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT



3 2354 00515 168 6

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT



3 2354 00515 170 2