

[Text]

should plague the country at a similar level, I would suspect, right across the board.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, one of the interesting features about some of this is that the recent realignments that some of the major carriers have done—and I refer specifically to CP Air—in structuring their route system around a Toronto hub much more than they have done in the past, have actually assisted some of the major airports. Mirabel, being a strictly international airport, has been subjected to the kinds of downward pressures that have occurred in the international market of which we are all aware. Mirabel is just that much more sensitive because it is operating on a very marginal revenue base.

Mr. Mazankowski: Well, it is certainly operating at a level inconsistent with the other projections, because when you look at the total of revenues over expenditures, in the international group of airports that you refer to, in comparing 1981-1982 with 1983-1984, I note that your revenue-over-expenditure picture is improving by some \$4 million. I think that should be noted. I guess Mirabel is a white elephant and will continue to be a white elephant notwithstanding what efforts the department tries to undertake.

Could I take you down to the bottom of the page, Mr. Sinclair, then. I am trying to reconcile that bottom line where you talk about operating profit depreciation and new capital acquisitions. You use the operating profit in that calculation only of the national airports and then you have \$57 million worth of depreciation and \$93 million worth of capital acquisition. Does that capital acquisition apply only to the national airports? Why is the \$36 million revenue over expenditure not included in there? I presume it is accounted for somewhere else. But do you treat, under the revolving fund, the international and the national airports in two different accounts?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the schedule is presented with two sub-totals. The sub-total of 'brackets' \$36 million . . .

Mr. Mazankowski: Oh, I see.

Mr. Sinclair: —for the international airports, and a sub-total for the national, netting down to the sub-total of 'brackets' \$15 million.

• 1105

Mr. Mazankowski: Yes, I understand. Thank you very much.

Can I take you back to page 29-44. Presumably the revenues that are received, both at national and international airports, are composed essentially of two components—the airport ticket tax and the landing fees. Am I correct in assuming that?

Mr. Sinclair: There is ticket tax, landing fees, concession revenues, rental revenues, revenues from fuel surcharges. There is quite a list of revenue items.

[Translation]

Donc, si la récession frappe le pays, elle devrait frapper le pays au même niveau partout, je présume.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'une des caractéristiques intéressantes à ce sujet, c'est la récente réorganisation de certains gros transporteurs, je pense surtout à CP Air, qui ont restructuré leur réseau à partir de Toronto de façon beaucoup plus poussée que par le passé, et ceci a en fait aidé certains grands aéroports. Mirabel, étant strictement un aéroport international, a été l'objet de pressions à la baisse qui ont prévalu sur le marché international et dont nous sommes tous conscients. Mirabel est tout simplement plus exposé parce qu'il fonctionne sur une base de revenu très mince.

M. Mazankowski: Bien; son exploitation a certainement un niveau qui ne correspond pas aux autres projections, parce que, lorsque l'on regarde le total des recettes excédentaires, dans le groupe d'aéroports internationaux auxquels vous avez fait allusion, en comparant 1981-1982 à 1983-1984, je remarque que vos recettes excédentaires augmentent d'environ 4 millions de dollars. Je pense qu'il faut le souligner. Je présume que Mirabel est un éléphant blanc, et continuera de l'être, en dépit des efforts que le ministère essaie d'entreprendre.

Monsieur Sinclair, puis-je vous demander alors de vous reporter au bas de la page. J'essaie de comprendre les lignes du bas, où il est question de bénéfice de fonctionnement, d'amortissement et de nouvelles acquisitions d'immobilisations. Vous calculez uniquement le bénéfice de fonctionnement des aéroports internationaux; ensuite, vous avez 57 millions de dollars d'amortissement et 93 millions de dollars d'acquisitions d'immobilisations. Est-ce que ces acquisitions d'immobilisations s'appliquent uniquement aux aéroports nationaux? Pourquoi les recettes excédentaires de 36 millions de dollars ne sont-elles pas incluses dans ces chiffres? Je présume que c'est consigné ailleurs. Mais pour le fonds renouvelable, est-ce que vous avez deux comptes différents pour les aéroports internationaux et les aéroports nationaux?

M. Sinclair: Monsieur le président, l'annexe comporte deux sous-totaux. Le sous-total, entre parenthèses, de 36 millions de dollars . . .

M. Mazankowski: Oh, oui, je vois.

M. Sinclair: . . . pour les aéroports internationaux, et un sous-total pour les aéroports nationaux, ce qui donne un sous-total net, entre parenthèses, de 15 millions de dollars.

M. Mazankowski: Oui, je comprends. Merci beaucoup.

Puis-je vous demander de vous reporter à la page 29-44. Je présume que les recettes des aéroports nationaux et internationaux proviennent essentiellement de la taxe d'aéroport sur les billets et des droits d'atterrissage. Est-ce que je me trompe?

M. Sinclair: Ces recettes proviennent de la taxe sur les billets, des droits d'atterrissage, des recettes des concessions, des recettes de location, des recettes de la taxe sur le carburant. Il y en a toute une liste.