

[Text]

• 1000

Granted, sometimes things seem to take quite a long time, but we must all realize the number of interveners we have in all these files. Of course, we want to avoid turning Hamilton into another problematic area such as Pearson is today.

So we have to study these things very carefully in terms of potential capacity, demand, and the market. We have to deal with the aviation companies and the legal basis, that the minister and the government may or may not have to "divert traffic". It is easier said than done.

**Mr. Keyes:** Now, you know as well as I do that there are ways. The minister cannot stand up and say, you cannot land there, and you cannot land here, and you have to land here, etc. We realize we cannot ask the minister to do that kind of thing. But we do know the government can offer incentives to airlines, can change landing fees, can make it more attractive for carriers to land at alternate airports—airports that can accommodate these executive jets with one or two people in them. Cargo traffic can land at Hamilton, can unload there and take the 403 highway to anywhere in Ontario. We know what we have down there.

Your report says that Hamilton is the answer, to a degree. Why can Transport Canada not proceed to say, look, it is pretty obvious what we have here. Why do we not do something with Hamilton to try to alleviate that pressure in the short term?

**Mr. Barbeau:** I am afraid we are touching on areas here that have much more to do with the Minister of Transport than with officials of Transport Canada. I can give you answers concerning the technical aspect of what Hamilton can or cannot handle. When you get into questions of why the minister indeed is not doing one thing or another to divert traffic, I am sorry, but you will have to ask that of the minister. I cannot answer those questions.

**Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte):** I have a supplementary, Mr. Chairman. I will put the question another way. Let us forget what the minister is or is not doing. Why is it not happening right now? Given the under-utilization of that facility and the congestion at Pearson, what is the reason we are not seeing the utilization of the facility at Hamilton?

**Mr. Barbeau:** From a strictly operational sense—

**Mr. Tobin:** I am not talking about that.

**Mr. Barbeau:** —I am not talking policy again—the marketplace does not want it. It is as simple as that. People do not want to fly out of Hamilton.

**Mr. Keyes:** Why do they not want to?

**Mr. Tobin:** Are we saying that as a government it still retains, even in the age of deregulation, freedom to move, some responsibility in this area? Essentially you can predict for us what the government is going to do vis-à-vis Pearson in terms of extra runways, in terms of more

[Translation]

C'est vrai qu'on a parfois l'impression que cela prend du temps, mais il faut savoir qu'il y a beaucoup d'intervenants dans chaque dossier. Nous voulons évidemment éviter que la situation à Hamilton devienne aussi problématique que celle de Pearson en ce moment.

Nous devons étudier très minutieusement la capacité, la demande et le marché. Nous devons traiter avec les compagnies d'aviation en tenant compte des pouvoirs qu'ont ou n'ont pas le ministre et le gouvernement de détourner la circulation. C'est plus facile à dire qu'à faire.

**M. Keyes:** Vous savez aussi bien que moi qu'il existe des moyens. Le ministre ne peut évidemment pas décider du jour au lendemain qu'on peut atterrir à tel endroit et qu'on ne peut plus atterrir à un autre. Ce n'est d'ailleurs pas ce que nous demandons au ministre. Nous savons toutefois que le gouvernement peut offrir des incitatifs aux compagnies aériennes, modifier les droits d'atterrissage, rendre plus intéressant l'atterrissage à d'autres aéroports où peuvent se poser les jets privés qui transportent seulement quelques personnes. Pour le fret aérien, on peut fort bien atterrir à Hamilton, le décharger et emprunter la 403 pour la transporter n'importe où en Ontario. Nous connaissons les possibilités de la région.

Dans votre rapport, vous dites que Hamilton serait une solution partielle. Pourquoi Transports Canada ne se sent-il pas des ressources de la région et n'utilise-t-il pas Hamilton pour atténuer à court terme la pression?

**M. Barbeau:** Je crains que ces questions ne s'adressent au ministre plutôt qu'aux fonctionnaires de Transports Canada. Je ne peux répondre qu'aux questions de nature technique et vous dire, par exemple quelle est la capacité de Hamilton. Si vous voulez savoir pourquoi le ministre ne détourne pas la circulation, je suis désolé, mais vous devrez l'interroger lui-même. Je ne suis pas en mesure de répondre à de telles questions.

**M. Tobin (député de Humber—St. Barbe—Baie Verte):** J'ai une question supplémentaire, monsieur le président. Je vais reformuler la question. Oublions pour le moment ce que le ministre fait ou ne fait pas. Pourquoi ne se passe-t-il rien en ce moment? Comme l'aéroport de Hamilton est sous-utilisé et que Pearson est congestionné, pourquoi n'utilise-t-on pas davantage Hamilton?

**M. Barbeau:** D'un strict point de vue opérationnel. . .

**M. Tobin:** Je ne parle pas de cela.

**M. Barbeau:** . . . je ne suis pas ici pour parler politique—le marché ne veut pas de cette solution. C'est bien simple, les gens ne veulent pas prendre l'avion à Hamilton.

**M. Keyes:** Pourquoi pas?

**M. Tobin:** Est-ce que le gouvernement conserve une certaine responsabilité dans le domaine en dépit de la déréglementation, de la liberté de circulation? Il vous faut faire une enquête auprès de l'industrie du transport aérien pour prévoir combien de pistes supplémentaires le