

[Texte]

including Pearson International and the different outlying airports?

Mr. Warrick: That would be the study entitled COAMP or the Central Ontario Aviation Master Plan. The technical work was essentially completed, but the report itself was never finalized. It takes us through to about 1985.

Mr. Keyes: The difficulty I have with studies is that they become ongoing. We are now seeing a study to look into Pearson International Airport and, as you describe, its optimum capacity and when it will reach it.

I am not sure what the optimum capacity of Pearson International could be or how many decades it may take the airport to reach it and to do whatever it does over the long term to reach it. The fear that taking too long to find out or to reach optimum capacity may result in turning Buttonville, Toronto Island, Hamilton, and the other airports into parking lots for a mega airport at Pearson International in Toronto.

But aside from all that, I am looking at a report entitled "Aviation in Southern Ontario: Strategy for the Future" that is a part of your overall, ongoing plan. You say in the report that at Downsview, for example, the facility is so restrictive that capacity would be insignificant; at Buttonville, Oshawa and Toronto Island there is only limited potential. But while Hamilton has its limitations, it could be upgraded to accept air traffic from Pearson.

Given that we know the situation at Pearson International Airport, that we face a congestion problem there, that resolving a problem at Pearson will to take a minimum of five years to construct airports, that you already have Hamilton Airport, with about \$53 million in upgrades, that "with upgrades could accept air traffic"—and we are not talking about simply waiting for extension of runways, which would be desirable at Hamilton, but about diversion of some of the air traffic, be it charter, cargo, or whatever type of traffic, to alleviate the problems at Pearson with regard to slots, near misses and all the rest, and given that it appears all roads lead to Hamilton, how quickly are you acting to try to "web" Hamilton into the southern Ontario air corridor to help relieve the problem at Pearson? Or are you acting?

Mr. Barbeau: Yes, we are indeed acting. As has been pointed out, a considerable amount of capital has been and continues to be put into Hamilton. Some projects were announced of late to work on both the air side and the terminal side of Hamilton Airport to improve its capacity, thus allowing it to be able to accept further traffic.

[Traduction]

aérien du sud de l'Ontario, y compris l'aéroport international et les autres aéroports environnants?

M. Warrick: Il s'agirait de l'étude effectuée en vue d'élaborer un plan directeur régional de l'aviation civile pour le centre de l'Ontario. Les travaux techniques sont terminés, mais le rapport n'a jamais été achevé. C'était vers 1985.

M. Keyes: Ce que je n'aime pas dans les études, c'est qu'elles deviennent plus ou moins permanentes. Il y a maintenant une étude sur l'aéroport international Pearson en vue de déterminer, comme vous le dites, sa capacité optimale et le moment où elle sera atteinte.

Je ne suis pas sûr de ce que pourrait être la capacité optimale de l'aéroport international Pearson ou du nombre de décennies qu'il faudra pour l'atteindre, ni de ce qu'il faut faire à long terme pour l'atteindre. Si l'on prend trop de temps pour déterminer la capacité optimale ou pour l'atteindre, on risque de transformer Buttonville, l'île de Toronto, Hamilton et les autres aéroports en terrains de stationnement pour un super-aéroport, soit l'aéroport international Pearson de Toronto.

J'ai ici un rapport intitulé «L'aviation dans le sud de l'Ontario—une stratégie pour le futur», qui fait partie de votre plan d'ensemble. Vous dites dans le rapport que l'installation de Downsview, par exemple, est tellement limitée que sa capacité serait insignifiante; vous dites aussi que les possibilités sont restreintes à Buttonville, à Oshawa et sur l'île de Toronto. L'aéroport de Hamilton a ses limites, mais il pourrait être amélioré afin d'accueillir la circulation aérienne excédentaire de Pearson.

Nous connaissons la situation à l'aéroport international Pearson, nous savons qu'il y a un problème de congestion, qu'il faudra au moins cinq ans pour construire des aéroports afin de résoudre le problème de Pearson, nous savons aussi que nous avons l'aéroport de Hamilton qui pourrait être amélioré au coût de 53 millions de dollars, car, d'après le rapport, des améliorations permettraient d'accueillir la circulation aérienne... Nous ne parlons pas simplement d'attendre pour prolonger les pistes, ce qui serait souhaitable à Hamilton, nous parlons d'y envoyer une partie de la circulation aérienne, que ce soit les vols nolisés, les vols de fret, ou tout autre type de vols, afin d'atténuer certains problèmes à Pearson, comme les attentes, les quasi-collisions et ainsi de suite. Étant donné que nous savons tout cela et que tous les chemins mènent à Hamilton, semble-t-il, avec quelle rapidité tentez-vous d'intégrer Hamilton au corridor aérien du sud de l'Ontario afin d'aider à atténuer les problèmes dont Pearson est affligé? Prenez-vous des mesures à cette fin?

M. Barbeau: Oui, nous prenons en effet des mesures. Comme on nous l'a fait remarquer, on a déjà investi beaucoup à Hamilton et on continue de le faire. On vient d'annoncer dernièrement des travaux à l'aéroport de Hamilton sur le plan de la circulation aérienne et de l'aérogare, afin d'améliorer la capacité de cet aéroport pour qu'il puisse recevoir plus d'avions.