

[Text]

as heavily regulated in air as they were in the United States. I do not think there are any specific numbers or great studies done on this subject, at least not that I am aware of, off hand, but certainly I do not think, as the minister stated, that the Americans have any monopoly on deregulation. I think the Canadians have been very responsive in that area in the past.

However, we do insist that the competition be free and fair, and to some extent it is not. I particularly refer to the issue of preclearance which significantly benefits the United States carriers over the Canadian carriers.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. I am going to have to move on to Mr. Bockstael. But just before I do, can we take it from what you have said that in any future incidents like the Air Canada seat sale that the Americans may start to give a continental damn?

Mr. Sinclair: I would certainly hope so, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Sinclair, I am looking particularly at page 29-80 of the estimates, and I am looking at major capital projects, and more specifically the Winnipeg International Airport. The indications here are a passenger loading bridge would cost \$485,000; and we would have used \$385,000 in the period ending March 31 of this year, with \$100,000 to be included in these estimates before us. Do I take from that that the bridge has now been purchased and we are just looking at the installation to be done during the construction season, so that it might be available by next fall?

• 1025

Mr. Sinclair: Mr. Bockstael, I believe from my recollection that is the case, but I would be glad to double-check on that and make sure.

Mr. Bockstael: Okay. The other more important or one that in volume certainly has more concern... We are looking at modifications to the air terminal building to the tune of almost \$32 million; \$170,000 was spent in the past fiscal year, with \$783,000 being forecast for the current year and almost \$31 million for future years.

Does it follow, then, that the necessary exploratory work, soil testing or whatever is involved, site measurements and planning...? Does it mean now that we are in a position to have architects and engineers start the design of that, and that is where this \$783,000 will go, in the design work, so they might edge up toward the position of calling for tenders?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, with respect to the Winnipeg project, we have approval in principle for the project and authority to spend design money to enable us to firm up the design and to firm up the final cost estimates for the project, at

[Translation]

dérèglementées au Canada bien avant les États-Unis. La réglementation des compagnies aériennes n'a jamais été aussi stricte au Canada qu'aux États-Unis. Il n'existe pas d'étude approfondie faite de ce sujet, à ma connaissance, ou de chiffres précis, mais je ne crois certainement pas, comme l'a déclaré le ministre, que les Américains ont le monopole de la dérèglementation. Les Canadiens sont souvent intervenus dans ce sens.

Mais encore faut-il que la concurrence soit libre et juste, et dans une certaine mesure, elle ne l'est pas. Je songe en particulier à la question du prédédouanement, qui avantage considérablement les transporteurs américains par rapport aux Canadiens.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski. Je vais devoir donner la parole à M. Bockstael. Mais je voudrais vous demander, auparavant, si ce que vous venez de nous dire laisse présager que si de nouveaux incidents du même genre que la vente de billets d'Air Canada se présentent, les Américains daigneront nous traiter avec moins de désinvolture?

M. Sinclair: Je l'espère bien, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie. La parole est à M. Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. Monsieur Sinclair, je suis en train d'examiner la page 29-81 du budget des dépenses, les grands projets d'immobilisation, en particulier l'Aéroport international de Winnipeg. Je lis dans le budget, qu'une passerelle d'embarquement des passagers coûterait \$485,000, que nous aurions dû dépenser \$385,000 dans la période qui prend fin le 31 mars de cette année, avec \$100,000 qui restent pour les prévisions actuelles. Faut-il en conclure que la passerelle a été achetée et qu'il ne reste plus qu'à l'installer pendant la saison de construction, afin qu'elle soit en place à l'automne prochain?

M. Sinclair: Je crois me rappeler que tel est bien le cas, monsieur Bockstael, et je vous demanderais de me laisser le vérifier.

M. Bockstael: Très bien. L'autre question est plus importante, en volume tout au moins... Nous parlons de modifications de l'aérogare qui reviennent à près de 32 millions de dollars, dont \$170,000 ont été dépensés pendant le dernier exercice financier, \$783,000 sont prévus pour l'année prochaine et les besoins des années futures sont évalués à un peu moins de 31 millions de dollars.

S'ensuit-il que le travail exploratoire indispensable, études de sol, ou autres préliminaires, arpentage de terrains et planification, ont été effectués? Pouvons-nous espérer voir les architectes et ingénieurs à pied d'oeuvre, et entamer le travail de conception, pour lequel on a prévu ces \$783,000, pour nous acheminer vers le stade de l'appel d'offre?

M. Sinclair: En ce qui concerne le projet de Winnipeg, monsieur le président, nous avons obtenu l'approbation de principe pour le projet, et l'autorisation de dépenser les fonds prévus pour la conception d'ensemble de l'ouvrage, afin que