

[Texte]

**Mr. Barbeau:** This is in the main estimates, Part III, Mr. Chairman.

**Mr. Benjamin:** Yes, it is in Part III. I cannot find a list of each airport.

**Mr. Barbeau:** It is on page 3-52.

**Mr. Benjamin:** Oh, those are the self-supporting ones. But you have more than eight airports there. You include Halifax and Ottawa.

**Mr. Barbeau:** They are part of the international airports. The eight of them, with Dorval and Mirabel being considered one airport, are what we consider the self-supporting airports; they are the airports that come under our revolving fund financing arrangement.

**Mr. Benjamin:** On operating revenue and expenditures for those eight major locations, the self-supporting ones. . . You are showing a \$20 million loss on the eight collectively, is that correct?

**Mr. Barbeau:** In total, yes. In total, according to these figures here, we have a \$1.662 million loss.

**Mr. Benjamin:** On the airport revolving fund.

**Mr. Barbeau:** On the revolving fund.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, perhaps you could talk with our staff, and we could draft the proper letter to get the precise question answered on this specific matter.

**Mr. Chadwick:** Given the fact that the marketplace is not attracting traffic to Hamilton or some of the other places, I wonder if we could get some information on your landing fees at Pearson in comparison to some of the other major American airports, and if you could also address general aviation. My understanding is that more than 10 years ago your master plan indicated that you were trying to get general aviation out of Pearson Airport and that you would be working to that end. Your update of that master plan some five or six years later indicated you were still doing that. But my understanding is that in that period of time you took the landing fee of, I believe, \$5 for general aviation; you removed that landing fee and they land free. There is therefore no encouragement with respect to. . . I would like to see if you could get a comparison to other airports.

**Mr. Barbeau:** In partial answer, there are changes now in the landing fees. We are instituting minimum landing fees in both Toronto and Vancouver. But we will give you in writing an update.

**The Chairman:** On the comparative study I wanted you to do using the common denominators for the other airports, I threw in four, five or ten to get a broad perspective of Northern American airports and Heathrow, because we were there. That may be far out, but perhaps you could do that, especially in relation to the North American airports, Mr. Barbeau.

Colleagues, thank you very much for your co-operation. Thank you, witnesses, for coming today. We

[Traduction]

**M. Barbeau:** C'est dans la partie III du Budget des dépenses principal, monsieur le président.

**M. Benjamin:** En effet, c'est dans la partie III. Je n'arrive pas à trouver une liste de chaque aéroport.

**M. Barbeau:** C'est à la page 3-55.

**M. Benjamin:** Ce sont les aéroports rentables. Mais il y en a plus de huit ici. Il y a même ceux de Halifax et d'Ottawa.

**M. Barbeau:** Parce qu'ils sont au nombre des aéroports internationaux. Il y en a huit, Dorval et Mirabel étant considérés comme un seul aéroport, et tous sont rentables, selon nous. Ce sont ceux qui sont financés par le fonds renouvelable.

**M. Benjamin:** Pour ce qui est des revenus et dépenses d'exploitation de ces huit grands aéroports, ceux qui sont rentables. . . on indique un déficit collectif de 20 millions de dollars pour les huit aéroports, c'est bien cela?

**M. Barbeau:** C'est exact. En tout, selon les chiffres exposés ici, nous avons un déficit de 1.662 million de dollars.

**M. Benjamin:** Du fonds renouvelable des aéroports.

**M. Barbeau:** Du fonds renouvelable.

**Le président:** Monsieur Benjamin, vous pourriez peut-être formuler la question par écrit avec l'aide de vos collaborateurs afin d'obtenir une réponse précise.

**M. Chadwick:** Étant donné que le marché n'est pas tenté d'utiliser l'aéroport de Hamilton et d'autres non plus, pourriez-vous nous communiquer les droits d'atterrissage de l'aéroport Pearson et ceux des principaux aéroports américains et des renseignements aussi sur l'aviation générale? Si je ne m'abuse, votre plan cadre il y a dix ans indiquait que vous aviez l'intention d'interdire toute aviation générale à l'aéroport Pearson. La mise à jour de votre plan cadre cinq ou six ans plus tard indique que cet objectif n'avait pas changé. Or, il semble que pendant cette période, vous ayez supprimé le droit d'atterrissage de 5.00\$ pour l'aviation générale si bien que ces vols peuvent maintenant atterrir gratuitement. À mon avis, cela ne peut pas les inciter à. . . Je me demande si vous pourriez me procurer un tableau comparatif des droits d'atterrissage à divers aéroports.

**M. Barbeau:** Je peux déjà vous dire que nous sommes en train de modifier les droits d'atterrissage. Il y aura dorénavant des droits de base à Toronto et Vancouver. Nous vous donnerons la mise à jour par écrit.

**Le président:** Pour ce qui est de l'étude comparative que je vous ai demandé de faire en utilisant les dénominateurs communs des autres aéroports, j'ai dressé une liste de quatre, cinq ou dix aéroports nord-américains plus Heathrow parce que nous y sommes allés. C'est peut-être un peu loin, mais vous pourriez sans doute nous l'indiquer quand même pour qu'on puisse comparer avec les aéroports d'Amérique du nord.

Chers collègues, je vous remercie beaucoup de votre coopération. Je remercie les témoins d'être venus