

*[Texte]*

necessity now, if any, to move the airport towards the north-west.

Within the airport boundaries proper, there is still ample room to put the parallel 32 14, I think it is—I may have my runway number wrong—within the existing boundaries and still provide a full 747-class runway.

**The Chairman:** Mr. Bockstael.

**Mr. Bockstael:** Thank you very much. There was a recent press release suggesting Toronto might be in a position to accept other international carriers on an application basis, and of course, during the lean periods or the hours the airport was not crowded. Still, we get the impression that Toronto airport is very crowded. I think, domestically speaking, we say it is a good airport to stay away from. Recently, we were leaving Ottawa here, and there was no trouble for the carrier to leave Ottawa on time, but after taxiing to the runway, he had to return to the terminal because Toronto could not accept aircraft for the next 40 minutes; there was a tremendous back-up.

• 1120

Is there any rescheduling or any further development of the Toronto Airport that might ease that, or are there methods of diverting traffic from Toronto?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, on new international arrivals at Toronto, Mr. Bockstael is quite correct that the terms and conditions would be that they would have to use Toronto International at off-peak hours, and any new carriers using Toronto International would do so only as a result of a new bilateral negotiation between that country and Canada.

About congestion at Toronto International Airport, I would be glad to look into the particular circumstance you quoted. For varying reasons, from time to time there are some congestion problems at Toronto, but I do not think we regard Toronto International as a congested airport. It is quite possible, under certain weather conditions, particularly in the wintertime, that you do get a back-up of traffic or that the separation requirements have to be adhered to very strictly, or even increased at certain times. But we do not regard Toronto as a highly congested airport at this particular time.

**Mr. Bockstael:** I see. Well, if I might be specific, Mr. Sinclair, last Thursday evening, April 14, a CP Air flight out of Ottawa that was scheduled to leave, I believe, either at 5.10 or at 5.15 p.m. was held up until 6.00 because Toronto could not accept it. That was the only explanation the captain of the aircraft gave to the passengers.

Speaking about the Ottawa Airport, we see in these estimates that a new ILS for runway 32 is being installed. One-third of it is already in place and it will be completed this year. Anyone who departs or arrives in Ottawa is well aware that a lot of work is being done to taxi-ways, aprons; I see emergency power is being provided, and we were witnesses to the asbestos removal from the passenger ticket area.

*[Traduction]*

nous ne l'avions pensé et qu'il serait donc plus ou moins superflu de déplacer l'aéroport vers le nord-ouest.

Il reste largement assez d'espace, dans l'enceinte actuelle de l'aéroport, pour construire le parallèle 32 14—je ne suis pas sûr que ce soit la bonne cote de la piste—tout en construisant une piste de catégorie 747.

**Le président:** Monsieur Bockstael.

**M. Bockstael:** Merci beaucoup. Après un récent communiqué de presse, Toronto se trouve peut-être en état d'accepter les demandes d'atterrissage de transporteurs internationaux pendant les périodes creuses, bien entendu, ou pendant les heures où il n'y a pas d'encombrement. Mais nous avons, nous, l'impression que l'aéroport de Toronto est très encombré, et que cela nous paraît un aéroport à éviter. Tout récemment encore, nous avons quitté Ottawa à l'heure, sans difficulté et l'avion, après avoir roulé sur la piste, a dû revenir à l'aérogare parce que Toronto ne pouvait, pendant quarante minutes, permettre d'atterrissage en raison d'un embouteillage monstre.

Serait-il possible d'établir une nouvelle grille d'atterrissage ou de nouveaux travaux qui pallieraient cette situation, ou serait-il possible de décongestionner la circulation aérienne à Toronto?

**M. Sinclair:** En ce qui concerne les nouvelles arrivées internationales à Toronto, M. le président, M. Bockstael a tout à fait raison de dire qu'on pourrait les autoriser, à Toronto International, seulement pendant les heures creuses et que tout nouveau transporteur ne pourrait le faire qu'à la suite d'une négociation bilatérale entre son pays et le Canada.

En ce qui concerne l'encombrement de l'aéroport international de Toronto, je m'empresserai d'examiner le cas que vous me citez. Pour différentes raisons, l'aéroport de Toronto connaît parfois des encombrements, mais nous ne le considérons pas comme un aéroport embouteillé. Il arrive qu'il y ait des encombrements, en particulier en hiver, dans certaines conditions météorologiques, ou qu'il faille respecter scrupuleusement, voir augmenter, à certains moments, les règles sur la séparation. Mais à l'heure actuelle, Toronto n'est pas considéré comme étant particulièrement encombré.

**M. Bockstael:** Je vois. Eh bien, je vais vous donner un exemple précis, M. Sinclair: Jeudi dernier, le 14 avril, en soirée, le vol CP, qui devait quitter Ottawa à 17h10 ou à 17h15, je crois, a été retenu jusqu'à 6 heures parce que Toronto ne pouvait lui donner le feu vert. C'est en tout cas la seule explication que le capitaine a donnée aux passagers.

Puisque nous parlons de l'aéroport d'Ottawa, nous constatons, dans le budget, qu'il est procédé à l'installation d'une nouvelle balise-radio d'atterrissage, qu'un tiers est déjà en place et qu'elle doit être achevée cette année. Toute personne partant d'Ottawa ou y arrivant se rend bien compte que l'on y fait de gros travaux aux pistes d'atterrissages et aux aires de trafic. Je vois qu'on y améliore les sources d'électricité d'urgence, et nous avons vu qu'on enlevait l'amiante de l'aire des comptoirs de passagers.