

[Texte]

Mr. McLeish: ... and I apologize. Yes, we have had negotiations with carriers inviting them to use Mirabel for technical stops. We of course, run the risk that we might be enticing some of them away from Gander where we have extensive technical stop operations at this time. But as a result of the U.S. Fuel shortage right now, we have a very large number of requests for carriers to come in because they believe they can upload their fuel, and, of course, we are in touch with other departments and agencies of government to make sure that this is done without detriment to our own supplies.

• 1015

Mr. Lapointe: As a matter of cost, can we make a financial demonstration that it would be less costly or at least the same cost to make a technical stop at Mirabel instead of JFK?

Mr. McLeish: Well, as a matter of fact, we have done work on that for other reasons and have brought it along.

The total airport charges in Canadian dollars for JFK, for a 747 being operated at a 60 per cent load factor—that is 231 passengers—on the ground for two hours, uplifting 22,000 imperial gallons of fuel, and they have checked the data, we find that at New York JFK, as of April, 1978, the cost for such an aircraft would be \$4,510.62; at Paris, Charles de Gaulle, for the same airplane be \$4,099.56. So, Mirabel is approximately \$500 cheaper than Charles de Gaulle and JFK. London, Heathrow, is midway: it is \$4,346.54 for a similar operation.

So Mirabel does have more attractive charges than these other airports.

Le président: Merci, monsieur Lapointe. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

I suggest to the Parliamentary Secretary that if he can get TSO's away from Gander over Don Jamieson's body and into Mirabel, that will be a feat.

Mr. Lapointe: I am speaking only of JFK.

Mr. Forrestall: That would be a feat.

What are TSO's at Halifax? It does not even interest you, does it? You do not have the figures.

Seriously, coming to not only Halifax but the indication midsummer last year, by the department, of studies that demonstrated that money could be saved without expense to safety by curtailing certain operations in the towers of, I think, five of our principal airports in Canada, and the subsequent decision by government to delay that decision until, as I understand, at least sometime in March, I wonder, Mr. Chairman, if the Administrator could give us some indication of the

[Traduction]

M. McLeish: ... et vous m'en voyez confus. Oui, il y a eu des négociations à ce propos avec les grands transporteurs aériens et nous les avons invités à se servir de rabel pour leurs arrêts techniques. Évidemment, il y a toujours le risque que certains d'entre eux se détournent de Gander, où nous avons des installations importantes pour ces arrêts techniques, pour se tourner vers Mirabel. Cependant, en raison des pénuries de carburant aux États-Unis, à l'heure actuelle, un grand nombre de transporteurs nous demandent de se servir de nos installations pour compléter leur réserve de carburant, et nous consultons évidemment les autres ministères et organismes du gouvernement pour nous assurer que cela peut se faire sans mettre en péril nos propres approvisionnements.

M. Lapointe: Question des frais, pouvons-nous prouver, chiffres en main, qu'il n'en coûte pas plus cher ou qu'il en coûte moins cher de faire ces arrêts techniques à Mirabel, par opposition à l'aéroport John F. Kennedy?

M. McLeish: Nous avons justement fait ce genre d'étude pour d'autres raisons et, comme par hasard, nous l'avons ici avec nous.

Donc, en dollars canadiens, à l'aéroport JFK, pour un 747 chargé à 60 p. 100 de sa capacité,—c'est-à-dire 231 passagers,—qui reste à terre deux heures pour se ravitailler de 22,000 gallons impériaux de carburant, et ces chiffres ont été vérifiés, nous trouvons qu'à l'aéroport JFK de New York, au mois d'avril 1978, les frais étaient de \$4,510.62; à Paris, aéroport Charles-de-Gaulle, le même avion, \$4,533.50; à Mirabel, \$4,099.56. Il en coûte donc environ \$500 de moins à Mirabel qu'à Charles-de-Gaulle ou à JFK. L'aéroport de Heathrow, à Londres, se trouve à peu près à mi-chemin: il en coûterait \$4,346.54 à cet appareil.

Il en coûte donc moins cher à Mirabel qu'à ces aéroports.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Je veux tout simplement dire au secrétaire parlementaire que s'il réussit à faire effectuer des arrêts techniques à Mirabel plutôt qu'à Gander, au corps défendant de Don Jamieson, ce sera tout un exploit.

M. Lapointe: Non, il ne s'agit que de l'aéroport John F. Kennedy.

M. Forrestall: Cela aussi, ce serait un exploit.

Et pourquoi pas prévoir ces arrêts techniques à Halifax? Cela ne vous intéresse même pas, n'est-ce pas? vous n'avez pas les chiffres à ce sujet.

Abordons plus sérieusement la question non seulement d'Halifax, mais aussi d'autres aéroports; l'an dernier, au milieu de l'été, votre ministère a fait connaître les résultats de certaines études qui prouvaient que l'on pourrait épargner de l'argent, sans mettre en danger la sécurité, en diminuant la charge de travail dans les tours de contrôle de cinq de nos principaux aéroports au Canada, me semble-t-il; le gouvernement a décidé d'attendre le mois de mars avant de faire connaître sa décision;