

[Text]

Mr. Barbeau: We will probably appreciate that a bit less.

Mr. Benjamin: When I hear about places like Hamilton and Thunder Bay and Regina and Saskatoon and all these small- and middle-sized cities where they get visions of grandeur and want a champagne airport for a beer market—it makes me unpopular with the Regina Chamber of Commerce, and I suspect it will in Hamilton, too—my understanding from the customers—the shippers and receivers and the passengers—and from conversations and discussions we have had in this committee for many years about Hamilton and a few other places in the country is that the people do not want to use it, because it used to be that you would be on one plane, then you had to change planes, then you had to change airlines. Now you are going to have to change terminals at Pearson International. Now you want us to change airports.

For the people who are travelling, you have to consider more than just regional and local interests, and it is a bloody boar's nest out there. You get on a regional carrier and land them at Hamilton and then make a shift from Hamilton to Pearson International to go somewhere else in the country. It is ridiculous.

The shippers and receivers of air cargo are not going to hold still for the extra costs of loading and unloading cargo aircraft 30 miles or 40 miles further away than Pearson. They are not going to stand for it, unless you let them have landing fees that are half of what Pearson's are, and then you are going to lose your shirt at Hamilton Airport. It just does not make any sense. Am I making a reasonable argument here?

Mr. Barbeau: I will repeat what I said in answer to an earlier question: market forces very much dictate the use of an airport.

Mr. Benjamin: You cannot have it both ways. In the glories of deregulation and their ban of deregulation, aircraft and airlines can enter and exit anytime they want, any place they want, and if you are not going to regulate them and order so many of them to use Hamilton, then forget it.

The Chairman: You have made a good overview of perhaps one perspective of the situation that I think you, through experience, have been exposed to.

You said you were going to start asking questions about policy they either have implemented or have not implemented. I do not want to calm you down, but that might be even more penetrating.

• 1015

Mr. Benjamin: Is there any policy in place when you are improving and enlarging airports—I do not think you are building any new ones at the moment—that prohibits the construction of housing, industrial buildings more

[Translation]

M. Barbeau: Nous allons sans doute apprécier un peu moins.

M. Benjamin: Quand j'entends parler de Hamilton et de Thunder Bay, de Régina et de Saskatoon, bref de toutes ces villes petites et moyennes qui ont des visions de grandeur et qui demandent la Cadillac des aéroports pour un marché de Volkswagen—je ne serais pas très populaire auprès de la Chambre de commerce de Régina et sans doute de Hamilton—je m'étonne parce que les clients—c'est-à-dire les expéditeurs, réceptionnaires et passagers—ne veulent pas utiliser les autres aéroports. D'après les conversations et discussions que nous avons en comité depuis des années au sujet de Hamilton et d'autres villes, nous savons que les gens n'en voulaient pas parce qu'il fallait alors changer d'avion et souvent même de compagnie aérienne. On nous a d'abord dit qu'il fallait changer d'aérogare à l'aéroport Pearson. Voilà maintenant que vous voulez nous faire changer d'aéroport.

Pour les voyageurs, il faut tenir compte de bien plus que des intérêts régionaux et locaux. C'est très compliqué. Il faut prendre un transporteur régional, atterrir à Hamilton puis prendre une navette de Hamilton jusqu'à l'aéroport Pearson pour se rendre dans une autre partie du pays. C'est ridicule.

Les expéditeurs et réceptionnaires de fret aérien ne vont pas se laisser imposer sans broncher tous les frais supplémentaires qu'entraîneront le chargement et le déchargement à 30 ou 40 milles de Pearson. Ils n'accepteront jamais à moins que vous acceptiez de réduire de moitié les droits d'atterrissage à Pearson. Or, si vous le faites pour l'aéroport de Hamilton, vous y laisserez votre chemise. Cela n'a aucun sens. Est-ce que mon argument a du poids?

M. Barbeau: Je vais répéter ce que j'ai dit plus tôt en réponse à une autre question: ce sont les forces du marché qui décident de l'utilisation d'un aéroport.

M. Benjamin: On ne peut pas avoir les deux. Grâce à la déréglementation, les avions et les compagnies aériennes peuvent aller et venir comme ils veulent, n'importe où, et si vous n'avez pas l'intention d'imposer l'utilisation de Hamilton, il vaut mieux que vous ne comptiez pas là-dessus.

Le président: Vous avez très bien présenté un point de vue de la situation que vous avez vous-même vécu.

Vous avez dit toutefois que vous poseriez des questions sur les politiques qui ont été appliquées ou non. Ce n'est pas que je cherche à vous calmer, mais peut-être ces questions-là seraient-elles plus incisives.

M. Benjamin: Avez-vous une politique interdisant la construction d'habitations, d'immeubles industriels de plus d'un ou deux étages dans un rayon d'un mille ou deux d'un aéroport et dont vous devez tenir compte