

[Texte]

où des recommandations ont été faites et acceptées et seront mises en oeuvre.

**M. Pronovost:** Est-ce que le transfert de ces petits aéroports à des autorités locales est aussi avancé que celui des plus gros aéroports?

**M. Barbeau:** Non. Les dossiers les plus avancés sont ceux des gros aéroports, à savoir: Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal. Je devrais reprendre ma réponse. Nous venons de transférer dix de nos aéroports de catégories B et C dans l'Arctique aux gouvernements des Territoires et du Yukon. Également, certaines municipalités ont exprimé de l'intérêt pour de très petits aéroports. Elles veulent les prendre en main, et nous en transférons certains. Il y en a un à Hope, en Colombie-Britannique, qui est sur le point d'être transféré. Il y a aussi l'aéroport de Carp, près d'Ottawa, qui est sur le point d'être transféré. Les dossiers sont avancés à des degrés divers.

Pour répondre de façon générale à votre question, pour ce qui est de transfert d'aéroports qui ont une certaine importance internationale, nationale ou régionale, les gros aéroports dans le cas desquels on a progressé le plus sont ceux que j'ai nommés.

**M. Pronovost:** Vous avez tout de même la même politique pour les plus petits aéroports, mais ils ne sont pas prioritaires en ce moment.

**M. Barbeau:** La priorité est tout aussi grande, mais la politique est un peu différente. Dans le cas des aéroports internationaux, comme je le disais dans ma présentation initiale, on ne les transfère pas à un autre niveau de gouvernement; on ne les transfère pas non plus à une entreprise privée ou à un ensemble d'entreprises privées.

**M. Pronovost:** À une autorité locale.

**M. Barbeau:** C'est cela. Dans le cas des petits aéroports, on est très intéressés à faire des transferts à des municipalités parce qu'on pense que, sur le plan de la politique, c'est à elles de prendre la chose en main. Dans ces cas, il est beaucoup plus difficile d'avoir une autorité aéroportuaire locale formée d'hommes d'affaires, de professionnels et ainsi de suite, pour prendre la chose en main. Il est beaucoup plus facile de les transférer à une municipalité. Donc, notre politique est un peu différente dans ces cas.

**M. Pronovost:** Ma dernière question concerne les aéroports financés par l'État. Lorsqu'on regarde les résultats financiers, on voit que, l'année dernière, il y a eu une augmentation de la circulation aérienne dans les principaux aéroports du pays. Pourtant, vous prévoyez une baisse de revenus. Les résultats financiers globaux se chiffrent à environ 15 millions de dollars. Comment pouvez-vous expliquer que les taxes et tous les revenus reliés à cela diminuent alors que le volume de la circulation aérienne augmente?

[Traduction]

airports and the recommendations that have been made, accepted and scheduled for application.

**Mr. Pronovost:** Is the transfer of these small airports into local hands as advanced as that of the larger airports?

**Mr. Barbeau:** No. The situation in relation to the larger airports has advanced more quickly and that is certainly true of Vancouver, Calgary, Edmonton and Montreal. I should take some of that back. We have just transferred 10 of our B and C category airports in the Arctic to the governments of the Northwest Territories and the Yukon. Certain municipalities have also expressed interest in a number of very small airports. They would like to take them over and we will be transferring a certain number of them. There is one in Hope, British Columbia, which is about to be transferred. There is also the airport in Carp, near Ottawa, which is about to be transferred. The situation with respect to various airports is in various degrees of advancement.

Concerning the transfer of a certain number of airports of international, national or regional importance, I should add that the larger airports where the situation is most advanced, are the ones I named a little earlier on.

**Mr. Pronovost:** And you have the same policy with regards to the smaller airports but that is simply not a priority at the present time.

**Mr. Barbeau:** No, their priority is just as great but the policy regarding them is a little bit different. As I said in my presentation, international airports will not be transferred to another level of government, nor will they be transferred to a private corporation or a group of private corporations.

**Mr. Pronovost:** To a local authority.

**Mr. Barbeau:** Exactly. But coming back to the smaller airports, we are very interested in transferring these to the municipalities since we feel that, on a political level, they are the ones who should be taking over. It would be much more difficult to conceive of a local airport authority made up of businessmen and air transport professionals. It is much easier to transfer the airports to the municipalities and so our policy is a little bit different with respect to the smaller airports.

**Mr. Pronovost:** My last question concerns government funded airports. Just looking at the figures, we can see that last year, air traffic increased at Canada's major airports. And yet you anticipated drop in revenues, with overall profits of approximately 15 million dollars. How do you explain that drop in revenue considering the increase in air traffic?