

[Text]

Mr. Warrick: We brought additional air site capacity at Pearson. We hope we will have our report to the environmental panel by the end of the summer. One assumes they will make their recommendations early in the new year.

On the master plan, it will be the end of 1992 before the report is with the panel. Remember, our proposals for the master plan have to go to the panel for their consideration, as do our proposals for all the other airports. All our recommendations go to the environmental panel for their consideration.

So it is between two and three years before the master plan and the area plan will be completed.

The Chairman: So the environmental panel gets two kicks at the can.

Mr. Warrick: Yes, sir.

Mr. Keyes: When you said the words "local and regional interests beyond Pearson", were you examining some airports for their local and regional interests?

Mr. Barbeau: When I was talking about the airport transfer mechanism?

Mr. Keyes: Yes, does Transport Canada consider Hamilton's request for expansion—and I use your words again—for "local and regional interests" solely on that premise?

Mr. Barbeau: No, I think it would have the possibilities of more far-reaching considerations than local and regional.

The Hamilton Airport is situated close enough to Pearson International that, indeed, it is part of that system. To give you an example—and I am theorizing here, forgive me for doing that—if we were at some time considering a possible transfer of Pearson International, we certainly would have to look at that whole gamut of quite a few airports, as indeed when we look at the transfer of the airports that we are considering through the country.

For example, Montreal, of course, includes Dorval and Mirabel. We and the people around Saint-Hubert are looking at the possibility of combining that or looking at it separately. So there is always the question of a system in a region.

I hope that answers your question. With Pearson being the hub of the country, in a sense, there certainly are considerations that go beyond the local and regional considerations in that case.

The Chairman: Pearson being the hub of the country, in today's *The Toronto Star* there is a report on page A6 entitled "No quick fix seen for airport woes". I gather this was part of a presentation before this environmental panel.

[Translation]

M. Warrick: On a accru la capacité aéroportuaire de Pearson. Nous espérons faire parvenir notre rapport au CEEE d'ici la fin de l'été. On peut présumer que le Comité présentera ses recommandations au début de l'an prochain.

Pour ce qui est du plan-cadre, le rapport sera transmis au Comité à la fin de 1992. N'oubliez pas que le plan-cadre doit aussi être évalué par le CEEE, tout comme nos projets concernant les autres aéroports. Toutes nos recommandations sont étudiées par le CEEE.

Il faudra donc deux à trois ans avant que le plan-cadre et le plan régional soient terminés.

Le président: Donc, le Comité d'examen des évaluations environnementales peut se prononcer deux fois.

M. Warrick: En effet.

M. Keyes: Quand vous avez mentionné les intérêts locaux et régionaux à part Pearson, est-ce que vous vouliez parler des intérêts locaux et régionaux d'autres aéroports?

M. Barbeau: Quand j'ai parlé des mécanismes de transfert?

M. Keyes: Oui. Est-ce que Transports Canada étudie la demande d'expansion de Hamilton uniquement en regard des intérêts locaux et régionaux.

M. Barbeau: Non, je crois que les possibilités pourraient aller au-delà des considérations locales et régionales.

L'aéroport de Hamilton se trouve assez près de l'aéroport international Pearson pour être considéré comme une partie de ce système. Pour vous donner un exemple bien théorique que vous me pardonneriez, si jamais l'on envisageait la cession de l'aéroport international Pearson, il nous faudrait prendre en considération plusieurs autres aéroports comme on le fait toujours dans ces cas-là dans d'autres parties du pays.

Par exemple, à Montréal il y a les aéroports de Dorval et de Mirabel. Les gens des environs de Saint-Hubert, de concert avec Transports Canada, étudient la possibilité d'ajouter l'aéroport au système montréalais ou de le considérer à part. Dans chaque région, il y a un système dont on doit tenir compte.

J'espère avoir répondu à votre question. Comme l'aéroport Pearson est la plaque tournante du pays, en un sens, il y a des considérations autres que locales et régionales dont il faut tenir compte.

Le président: Comme l'aéroport Pearson est la plaque tournante du pays, il y a un article à la page A6 du *Toronto Star* d'aujourd'hui intitulé: «Pas de solution instantanée pour les problèmes de Pearson». Je présume que c'est tiré du rapport présenté au CEEE.