

[Text]

My question is that we have, on page 78 . . . we are looking at a \$48 million airport terminal development, with only \$1 million spent so far and maybe \$5 million more being spent this coming year. First let me preface my question. We as members of Parliament are often told by Canadians and foreigners that the Ottawa airport sure is not what they expected to find in the capital of Canada. I do not know if the analogy is good, but sometimes you get the impression as you come down those walkways that it is more like a race-track paddock than an airport terminal.

So we all recognize the need that the airport has to be upgraded. But if I look at Regina, which has been three years in the works and which might be ready at some time in 1985, what is the prospect for Ottawa, if we are going to spend \$48 million? The minister made a big announcement, and everyone welcomed the announcement, but it looks as if it is going to take five years before the Ottawa airport is developed to what we expect for this city.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, about the Ottawa program, I believe it is to be completed by the fall of 1986, which is about three and a half years. I do not think that is an untoward length of time for the kind of work that has to be done, bearing in mind the problems of sequencing the work and keeping the airport and terminal building working during the period of intense construction. Certainly if we were starting all over from square 1 it could be done in a lesser period of time, but I do not believe that the timeframe is at all out of line, bearing in mind the nature of the work that has to be done and the difficulty in doing it. I would certainly share your opinion that the nation's capital should have an airport terminal building reflective of the times and I am certain that if you should see the architect's drawings or the model of the new Ottawa airport, I think you would be well pleased that it will meet the kind of criteria that you have set down in your statement.

Mr. Bockstael: I am sure that any speeding up of the process is more than welcome.

• 1125

One last question under page 29-64—Regulatory. The headquarters in Ottawa have bulk procurement of aviation safety equipment for \$460,000. Does it mean that safety equipment is acquired in Ottawa and distributed to other airports? Or is that for research and other purposes?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, what that usually means is that it is the same kind of navigational aid that may be required in several different places in the country. So if you facilitate purchasing and acquire the best price, you consolidate all the requirements into one bulk procurement.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. I have no more questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Sinclair, regarding landing fees that are charged to the airlines, do the same

[Translation]

La question que je voudrais poser, à propos de la page 79 . . . on envisage des travaux pour \$48 millions au complexe de l'aérogare, mais seul un million a été dépensé jusqu'à présent, et cinq autres le seront peut être pendant l'année à venir. Permettez-moi d'abord de faire un préambule à ma question: canadiens et étrangers nous disent souvent que l'aéroport d'Ottawa ne répond pas à ce qu'ils s'attendaient à trouver dans la capitale du Canada. Je ne sais pas si l'image est éloquent, mais lorsqu'on descend de la passerelle, on se croirait plutôt dans le paddock d'un champ de course que dans une aérogare.

Nous sommes donc tous d'accord sur la nécessité de moderniser cet aéroport. Mais quelles sont les perspectives pour Ottawa, si nous allons dépenser \$48 millions, alors que les travaux se poursuivent à Régina depuis trois ans, et seront peut être terminés au courant de l'année 1985? Le ministre a publié un communiqué à grand bruit de fanfare, et tout le monde l'a applaudi, mais tout laisse à penser qu'il faudra bien compter cinq ans pour que l'aéroport d'Ottawa commence à se montrer digne de la capitale.

M. Sinclair: Je crois savoir que l'aéroport d'Ottawa sera achevé en automne 1986, c'est-à-dire d'ici trois ans et demi, M. le président. Ce n'est pas trop long pour un ouvrage de cette envergure, compte tenue de la difficulté d'échelonner les travaux de façon à permettre à l'aéroport et à l'aérogare de fonctionner parallèlement, même au plus fort des travaux. Si nous reprenions tout à zéro, il faudrait beaucoup moins de temps pour l'exécution de ces travaux, mais compte tenu de la nature des travaux et des difficultés qu'ils rencontrent, leur durée ne me paraît pas exagérée. Je conviens certainement avec vous que la capitale nationale devrait avoir un aérogare digne d'elle et représentative de notre époque, et si vous voyez les plans de l'architecte ou la maquette, vous seriez certainement satisfait et jugeriez qu'ils répondent aux critères que vous avez indiqués.

M. Bockstael: Je suis sûr que toute proposition de hâter les travaux serait bien accueillie.

Ma dernière question porte sur la page 29-65—Règlementation. Des achats en gros de matériel de sécurité ont été faits par l'administration centrale d'Ottawa, pour un montant de \$460,000. Est-ce que cela signifie que le matériel de sécurité est acquis à Ottawa, et distribué aux autres aéroports? Où est-ce à des fins de recherche ou autres?

M. Sinclair: Monsieur le président, ce que cela signifie, en général, c'est que le même genre d'appareils de navigation est nécessaire en différents endroits du pays. Il est donc préférable, pour obtenir les meilleurs prix, de regrouper les achats.

M. Bockstael: Je vous remercie, monsieur le président. Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bockstael. La parole est à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Sinclair si les droits d'atterrissage sont les