

[Texte]

Mr. St. John: I would suspect, sir, that we would probably have a flight service station there, but I do not think the amount of commercial traffic into and out of Chatham would warrant a full control tower.

The Chairman: Okay. Could you explain to me, as well, the relationship between an airport commission and the air administration? Some airports are operated by airport commissions that are appointed generally by local authorities. From what do they derive their authority, and what is the relationship between those airport commissions and the air administration?

Mr. St. John: Mr. Chairman, there are no Transport Canada owned and operated airports that are run by commissions. There may be some local or local commercial airports, such as Edmonton municipal, which is run by a locally appointed commission. In those cases we have no control with respect to the operation of the airport except insofar as that airport, if it is to be licensed, must meet Transport Canada standards with respect to its operations.

The Chairman: The two airports I have used as examples, Charlo and Chatham, both have airport commissions and they are both municipally operated airports from the point of view of management, as I understand this.

Mr. St. John: Yes.

The Chairman: Chatham is a different situation because the runway, of course, and the property are owned by the Department of National Defence. But the terminal building is operated and maintained by the commission, and I believe Charlo is in the same situation. Who owns the terminals?

Mr. St. John: I am not certain, Mr. Chairman, at Chatham and Charlo, to be precise. I could certainly find that out. I believe that at Charlo Transport Canada built the terminal building . . .

The Chairman: Definitely.

Mr. St. John: —and the runway, of course, and I believe it is managed by the local commission. I think the management of the local commission is more concerned with the financial viability of the airport. Our interest in that airport, Mr. Chairman, deals with the safety of the passengers so we exercise standards with respect to runways, runway markings, approach lightings and that sort of thing. At Chatham, sir, I do not know who owns the terminal building, be it the commission or be it the carrier.

The Chairman: The commission.

Mr. St. John: But, again, at Chatham we would establish—we would do this jointly with the military—the standards with respect to the air side operations; that is, taxi ways, lighting, runway and that sort of thing.

The Chairman: Thank you, Mr. St. John.

[Traduction]

M. St. John: Je crois, monsieur, que nous aurions probablement un service d'information de vol, mais je ne crois pas que la circulation aérienne commerciale, à l'arrivée et au départ de Chatham, justifierait une tour de contrôle.

Le président: Parfait. Pourriez-vous donc m'expliquer alors la relation qui existe entre une commission aéroportuaire et l'administration de l'air? Certains aéroports sont sous la coupe de commissions aéroportuaires qui sont généralement nommées par les autorités locales. D'où tirent-elles leur autorité et quelle relation y a-t-il entre ces commissions aéroportuaires et l'administration de l'air?

M. St. John: Monsieur le président, aucun aéroport appartenant à Transports Canada, et dont le fonctionnement est assuré par le ministère, ne tombe sous la coupe de commissions quelconques. Il peut y avoir certains aéroports locaux, ou certains petits aéroports commerciaux, comme l'aéroport municipal d'Edmonton, qui est géré par une commission nommée localement. Dans ces cas, nous n'exerçons aucun contrôle pour ce qui est des opérations de l'aéroport, sauf que si cet aéroport veut obtenir son permis, il doit répondre aux normes de Transports Canada au niveau des opérations.

Le président: Les deux aéroports que j'ai cités en exemple, soit Charlo et Chatham, sont tous deux gérés par des commissions aéroportuaires, et ce sont tous deux des aéroports municipaux pour ce qui est de l'administration, si j'ai bien compris.

M. St. John: Oui.

Le président: Évidemment, la situation est différente à Chatham parce que la piste et le terrain appartiennent au ministère de la Défense nationale. Cependant, l'aérogare est gérée et entretenue par la commission, et je crois qu'il en va de même pour Charlo. Qui est le propriétaire des aérogares?

M. St. John: Je n'en suis pas sûr, monsieur le président, ni pour Chatham ni pour Charlo, plus précisément. Je pourrais certainement me renseigner. Je crois qu'à Charlo, c'est Transports Canada qui a construit l'aérogare . . .

Le président: Absolument.

M. St. John: . . . et la piste, évidemment, et je crois que le tout est géré par la commission locale. Je crois que la gestion de la commission locale porte plus sur la rentabilité financière de l'aéroport. Nous nous intéressons à cet aéroport, monsieur le président, au niveau de la sécurité des passagers. Alors, nous voyons à ce que les normes soient respectées pour ce qui est des pistes, de leur signalisation, des balises d'approche, et ainsi de suite. À Chatham, monsieur, je ne sais pas qui est propriétaire de l'aérogare, que ce soit la commission ou le transporteur.

Le président: La commission.

M. St. John: Encore une fois, à Chatham, et nous le ferions de concert avec les militaires, il faudrait établir certaines normes pour ce qui est des opérations aériennes; c'est-à-dire les pistes de roulement, les balises, la piste elle-même, et ce genre de choses.

Le président: Merci, monsieur St. John.