

[Texte]

commercial carriers, to have ongoing, as opposed to crisis-related, participation in airport management?

Mr. McAree: Mr. Chairman, there have historically been communication vehicles at airports for ongoing consultation with the air carriers, the general aviation group, and the business community on the airport—the concessionaires and people operating commercial businesses on the airport. At the small airports that might perhaps be less formal than at the large airports, but at the large airports they are very definitely formal means of communicating. There are also national consultations that take place on a regular basis, particularly with the major air carriers and with the associations that represent the air carriers.

Mr. Angus: There is no committee structure per se for that purpose that would meet on a regular basis, where that the airport manager could test proposals for changing management structures or operating procedures—even economic development things—with those people who will probably feel the influence faster than anybody else.

Mr. McAree: Mr. Chairman, yes, there indeed are. At most airports the airline community has organized itself and has its own committee structure. Our airport officials meet with those committees or are asked to appear before those committees to explain what is going on and to talk about the future and so on. Conversely, there are formal means developed by Transport Canada or the airport manager for meeting regularly with his clientele.

Mr. Angus: Let me specifically switch to the Thunder Bay airport. Last year, in July 1986, a Thunder Bay Airport master plan was published by Transport Canada. Has that plan been adopted by the department as the policy document for an airport?

• 1655

Mr. McAree: No, it has not been adopted formally. It is a guide we would refer to for future decision-making for that particular airport.

Mr. Angus: The document recommends a capital program for the upgrading of the existing—I emphasize existing—terminal. What is the status of that upgrading program?

Mr. McAree: Recently there has been some concern locally that we are planning to expand the present building instead of building a new one. Our view at the moment is that we should expand the present one. It has an additional life of 15 to 20 years, and it is structurally sound. We will probably not make a final decision on it for some time because the aviation industry in that particular area is changing fairly rapidly these days.

[Traduction]

gros transporteurs commerciaux—à la gestion courante plutôt qu'exceptionnelle de l'aéroport?

M. McAree: Monsieur le président, il existe des mécanismes traditionnels de communication dans les aéroports qui permettent de consulter régulièrement les transporteurs aériens, le groupe de l'aviation en général et les commerçants de l'aéroport—c'est-à-dire les concessionnaires et les propriétaires des petites entreprises de l'aéroport. Dans les petits aéroports, ces mécanismes sont peut-être moins institutionnalisés que dans les grands, ou les communications sont établies en bonne et due forme. Par ailleurs, des consultations nationales ont lieu régulièrement, en particulier auprès des grandes compagnies aériennes et des associations qui représentent les transporteurs.

M. Angus: Mais il n'y a pas de comité comme tel, se réunissant régulièrement, permettant au directeur de l'aéroport de sonder le terrain lorsqu'il envisage des modifications à la structure administrative ou à la procédure d'exploitation—même dans le domaine du développement économique. Pourtant ce sont ces personnes qui sont les premières intéressées.

M. McAree: Monsieur le président, ce genre de comité existe effectivement. Dans la plupart des aéroports, les compagnies aériennes se sont organisées et possèdent leurs propres comités. Nos fonctionnaires des installations aéroportuaires rencontrent ces comités ou sont convoqués par eux lorsqu'il s'agit d'expliquer des changements, de discuter de projets d'avenir ou autres. Inversement, Transports Canada ou le directeur d'aéroport a mis en place des structures officielles afin de rencontrer régulièrement sa clientèle.

M. Angus: Permettez-moi d'aborder expressément la question de l'aéroport de Thunder Bay. L'an dernier, en juillet 1986, Transports Canada a publié un plan directeur portant sur l'aéroport de Thunder Bay. Est-ce que le projet constitue la politique du ministère à l'égard de l'aéroport?

M. McAree: Non, pas officiellement. Il s'agit de lignes directrices auxquelles nous sommes censés nous reporter lors de prises de décision concernant cet aéroport en particulier.

M. Angus: On recommande, dans ce document, un programme d'investissement destiné à améliorer l'aérogare actuelle, je dis bien actuel. Où en est-on de ce programme?

M. McAree: La question de savoir s'il y avait lieu d'agrandir l'aérogare actuelle plutôt que d'en construire un autre suscite certaines préoccupations au niveau local. Nous sommes plutôt d'avis qu'il vaut mieux agrandir l'aérogare actuelle, parce que sa structure est bonne et qu'il doit pouvoir durer encore 15 à 20 ans. Cela dit, nous ne serons pas probablement pas en mesure de prendre une décision définitive avant un bon moment, parce qu'on assiste à une évolution rapide du transport aérien.