

[Text]

**Mr. Douglas:** We would have to negotiate—

**Mr. Benjamin:** —of transport employees.

**Mr. Douglas:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Would fire-fighting services be turned over or would you keep them?

• 1055

**Mr. Douglas:** We would retain the responsibility for setting standards in that activity, but their operation would be turned over to the new authority.

**Mr. Benjamin:** Why should any municipality want to take it over when you have told them everything they are going to do, everything they cannot do and everything they can do? You might just as well give your airport managers the new policy, implement it and forget about all this other horsing around.

**Mr. Douglas:** The main emphasis really is the recognition that perhaps the current way of looking at airports does not fully develop the economic potential of that type of facility in an urban development. What we are looking forward to is the opportunity to have additional ideas of what the airport can do to help further local economic development. With that in mind, we think it needs an influx of local interest to create and stimulate the additional development that could be brought into the urban environment by recognizing the potential of the airport. It is that new look, that commercialization, which we think the private sector would have a very strong and helpful influence over. Again, it is not mandatory, but only if there is a genuine interest and they are willing to move forward and collaborate.

**Mr. Benjamin:** At the present time there are a lot of private sector commercial operations at airports all over Canada. I presume you would lay down ground rules as to building heights and standards and building locations by either a municipality or a private sector developer. I doubt if you would allow a high-rise apartment building a mile from the end of the runway.

**Mr. Douglas:** That would be covered by the aeronautical standards dealing with zoning surrounding an airport. Those standards still would be set by the federal government. Yet having turned over an airport to a new operator, we would look to the new operator having his own commercial development and land-use plan for the highest and best use of the property as long as it did not create any safety hazard in developing it.

We do not think the present system necessarily has exhausted the ideas for additional commercial development, be they oriented to civil aviation or not. The business world itself could come up with some new ideas and apply them at a particular airport.

[Translation]

**M. Douglas:** Il nous faudra négocier. . .

**M. Benjamin:** . . . des employés des services de transport.

**M. Douglas:** Exact.

**M. Benjamin:** De qui relèveraient les services de lutte contre les incendies, de vous-même ou du nouvel exploitant?

**M. Douglas:** Nous nous garderions la responsabilité d'établir les normes à cet égard, mais leur exploitation serait entre les mains de la nouvelle entité.

**M. Benjamin:** Pourquoi une municipalité voudrait-elle cette charge, après que vous lui avez dit tout ce qu'elle doit faire et tout ce qu'elle ne peut pas faire? Aussi bien donner votre nouvelle politique à vos administrateurs d'aéroports, leur demander de la mettre en oeuvre et oublier tout ce tralala.

**M. Douglas:** Ce sur quoi l'on insiste, ce que l'on semble admettre, c'est que le mode actuel d'exploitation des aéroports ne se prête pas au plein développement du potentiel économique de ce genre d'installation en milieu urbain. Nous comptons bien que l'on nous fournisse des idées nouvelles quant à la façon dont un aéroport peut contribuer à l'expansion économique d'une localité. À cette fin, nous estimons qu'un afflux d'intérêts locaux s'impose, afin de promouvoir et de stimuler l'expansion économique d'un milieu urbain donné, compte tenu du potentiel qu'offre l'aéroport. Nous pensons que le secteur privé pourrait avoir une bonne et très forte influence sur cette nouvelle option, cette commercialisation. Personne ne l'y obligera, certes, à moins qu'il n'y manifeste un intérêt réel et qu'il soit prêt à progresser et à collaborer.

**M. Benjamin:** À l'heure actuelle, on trouve dans tous les coins du Canada un bon nombre d'aéroports exploités par le secteur privé. J'imagine que vous allez établir des règles de base concernant la hauteur et l'emplacement des bâtiments, de même que les normes de construction, dans les cas des aéroports municipaux ou privés. Je doute fort que vous permettiez l'aménagement d'un grand immeuble résidentiel à un mille des pistes de l'aéroport.

**M. Douglas:** Il faut se conformer aux normes aéronautiques concernant le zonage aux environs d'un aéroport. Ces normes seront toujours fixées par le gouvernement fédéral. Dès que le nouvel exploitant prendra possession de l'aéroport, nous exigerons qu'il nous fournisse un plan de développement commercial et un plan d'utilisation des terrains, de sorte qu'il puisse optimiser sa propriété sans susciter par le fait même des risques à la sécurité.

Nous ne croyons pas que le régime actuel ait épuisé nécessairement toutes les ressources en vue d'un développement commercial additionnel, qu'il soit axé sur l'aviation civile ou pas. Le secteur commercial pourrait lui-même trouver de nouvelles idées et les appliquer à tel ou tel aéroport.