

Aéronautique—Loi

J'aimerais aussi ajouter que le bill doit être renvoyé rapidement au comité pour que nous puissions convoquer des témoins et examiner les questions comme celle que je soulève ici aujourd'hui, mais aussi d'autres questions beaucoup plus ordinaires, comme les terrains réservés aux aéroports. Je veux parler de la clôture de sécurité. La question a presque été reléguée aux oubliettes. On a construit la moitié de la clôture autour de l'aéroport, malgré une foule de protestations au niveau local, mais cela n'aide pas du tout à améliorer la sécurité de l'aéroport dans les cas de piraterie parce que la clôture n'entoure que la moitié de l'aéroport. Je pensais que la chose avait été oubliée, mais j'ai appris la fin de semaine dernière que l'un des champs donnés par le ministère des Transports et le directeur de l'aéroport à un groupe local pour servir de terrain de soccer a été divisé en deux par cette clôture inutile.

J'avais obtenu du ministre et du directeur de l'aéroport que le terrain reste ouvert aux enfants de la localité pour qu'ils puissent jouer au soccer quand il fait très beau comme aujourd'hui, et même quand il pleut. Or j'apprends que le seul terrain qui faisait l'affaire a été rendu tout à fait inutile par l'érection d'une clôture en plein milieu.

Quand le bill sera renvoyé au comité, je demanderai qu'on présente des exposés sur ces deux questions et sur les pouvoirs que le ministre exercera ou ne devrait pas exercer sans avoir tenu compte des besoins des usagers de l'aéroport.

M. Cecil Smith (Churchill): Monsieur l'Orateur, la dernière fois que j'ai pris la parole, je crois que vous étiez au fauteuil et que nous parlions d'avions, mais il s'agissait du transport de perroquets vers la Yougoslavie. Toutefois, je constate que les règlements aériens au Canada, et surtout dans le nord du Manitoba, sont aussi désuets et périmés qu'en Yougoslavie.

Comme je viens du nord et du centre du Manitoba je dois faire remarquer que les aéroports ont pour nous une importance vitale car, dans le Nord, nous n'avons pas de routes et nous avons absolument besoin de l'avion pour transporter les gens vers les centres urbains, transporter les écoliers et acheminer la nourriture vers les diverses localités. Ces cinq dernières années, nous avons vu le transport aérien se développer dans le nord et le centre de la province si bien que nous avons maintenant environ 10 compagnies qui desservent la région, certaines les petites localités et d'autres les grosses telles que Le Pas, Flin Flon, Thompson, Churchill et Gillam. Ces grosses localités ont des aéroports depuis plus de 20 ans.

Toutefois, en 1966, le premier ministre du Manitoba, Duff Roblin, a déclaré que pour le centenaire de la province, en 1970, chaque localité de plus de 100 personnes aurait un aéroport d'urgence. Il s'agissait d'une piste d'atterrissage de 2,000 pieds de long, d'environ 350 pieds de large classifiée comme piste d'urgence. Ce programme a été entrepris et presque terminé en 1970. Chaque localité était équipée d'une piste d'urgence.

Nous avons constaté que nous avons révolutionné le transport dans le nord et le centre du Manitoba quand des avions avec train d'atterrissage ont commencé à emprunter ces pistes avant même qu'elles ne soient achevées. Avant leur construction, seuls des hydravions pouvaient atterrir sur des lacs, et l'hiver, on utilisait des avions munis de skis pour atterrir sur les lacs gelés. C'était le seul moyen de transport. Il y avait donc de longues périodes, au printemps, la période de fonte des glaces,

et à l'automne où les avions ne pouvaient atterrir. Dans bien des cas, on ne pouvait pas transporter les malades. Bien sûr, par la suite, on s'est servi d'hélicoptères pour emmener les malades aux hôpitaux les plus proches. Mais, les pistes d'atterrissage du nord du Manitoba ont été si bien aménagées que même le ministère des Transports en reconnaît certaines.

Notre plus gros problème à l'heure actuelle, c'est que des 25 aéroports au Manitoba, le gouvernement fédéral ne veut en reconnaître que cinq ou six. Les autres sont assujettis aux restrictions du ministère des Transports concernant le type d'avions qui peuvent utiliser ces aéroports, le genre de permis accordé à ces aéroports, et ainsi de suite. Cela m'amène au point que je veux signaler au sujet du bill C-40 et nous espérons qu'une fois qu'il sera rendu au comité, ce dernier pourra entendre assez de témoins pour savoir exactement ce qu'on fait dans le domaine des transports aériens pour les régions isolées et celles de l'arrière-pays.

Il y a quelques mois, Transair a été vendu Pacific Western Airlines, et une partie de sa compagnie appelée Midwest Aviation a été vendue à Perimeter Aviation de Winnipeg ou est sur le point de l'être. Les autres exploitants du Manitoba ne savent absolument pas ce qui s'est passé; une compagnie comme Taylor Airways à Gods Lake Narrows a desservi cette localité pendant 15 ans, pas toujours avec des avions équipés de roues mais, avant cela, avec des avions équipés de skis pendant l'hiver et de flotteurs pendant l'été, s'occupant de transporter les gens en cas d'urgence, les trappeurs de leurs territoires de piégeage et les pêcheurs des divers lacs où ils font la pêche commerciale l'été et transportent leur poisson au marché. Ce qui est arrivé, c'est que maintenant que la partie Midwest de Transair a été vendue à Perimeter Aviation, il y a une sorte d'entente entre Perimeter Aviation, Midwest et la CCT qui semble indiquer que, si elle achète Midwest, elle voudra avoir tous les droits de vol à destination du nord-est du Manitoba qui est actuellement desservi non seulement par Taylor Airways à Gods Lake Narrows mais par St. Andrews Airways à Island Lake. Soit dit en passant, St. Andrews transporte environ 3,000 passagers par année depuis Island Lake, St. Theresa, Wasaganac et Red Sucker. Ces quatre petites localités ont une population totale de 2,500 âmes environ.

● (1610)

La difficulté survient lorsqu'un transporteur aérien désire se réserver une zone donnée du centre-nord du Manitoba. Le transporteur en question, c'est Winnipeg Airlines. Il a sa base à Winnipeg, tandis que Taylor Aircraft a sa base dans la localité de Gods Lake Narrows, mais St. Andrews Airways Ltd. à 25 milles de Winnipeg. Cette dernière avait demandé à la CCT l'autorisation de baser son exploitation à l'aéroport international de Winnipeg. Cela lui a été refusé, au grand dam des usagers qui se rendent à Island Lake et St. Theresa Point en avion. Cela représente 300 milles environ, et ensuite bien sûr il faut payer un supplément pour se rendre à la piste de St. Andrews. Cela est ennuyeux pour le transporteur, car il doit prendre plus cher que ses concurrents basés à l'aéroport international de Winnipeg. Une fois sa requête refusée par la CCT, St. Andrews Airways Ltd. s'est vu interdire par ordonnance d'effectuer des vols n'ayant pas St. Andrews pour base.