

l'Association du transport aérien du Nord. D'ailleurs cet esprit de collaboration existe toujours.

Je voudrais vous expliquer brièvement ce qui a donné naissance à cette collaboration et la façon dont les services de transport ont évolué. En 1970, la Conférence des transports du Nord a permis de déterminer des lacunes dans les services aériens au-delà du 60^e parallèle et l'ancien ministre des Transports, l'honorable Don Jamieson, avait compris la nécessité d'élaborer une politique des transports aériens dans l'Arctique. Par la suite, le gouvernement fédéral a approuvé en 1974 une politique prévoyant l'implantation de services aériens au Yukon et dans les territoires du Nord-Ouest. Dans ce dessein on a instauré un programme quinquennal totalisant 60 millions de dollars. Sans oublier l'aménagement d'aéroports principaux, le programme prévoyait l'aménagement de petits aéroports destinés à assurer des services aériens pour les agglomérations isolées d'au moins une centaine d'habitants. Étant donné les difficultés inhérentes à la planification, à la mise en place d'infrastructures et à l'aménagement des installations, quelques projets subirent des retards et par la suite, le programme a été prolongé de quatre ans pour prendre fin en mars 1983, le montant total des immobilisations devant s'élever à près de 100 millions. Le gouvernement fédéral a également entrepris de réviser ou de prolonger son programme concernant les petits aéroports.

Le programme des services aériens de l'Arctique devra avoir les mêmes objectifs que l'orientation initiale de 1974, c'est-à-dire assurer des services aériens adéquats aux collectivités du Nord, et je dirai que si les services sont suffisants dans la plupart des cas, il reste encore à faire.

Parlons maintenant des programmes futurs. Il reste encore beaucoup de questions à examiner. Il faut notamment veiller à assurer un service de transport convenable à un coût raisonnable et faire en sorte que la multiplication des itinéraires et des appareils qui a marqué les années 70 se poursuive pendant les années 80; que les transporteurs nolisés et ceux qui prennent des passagers individuels continuent à se faire concurrence mais à un rythme moindre; que la normalisation des appareils utilisés tant par les compagnies locales que par les grands transporteurs se poursuive. Bien qu'il soit peut-être impossible d'appliquer une seule et même politique à toute la région septentrionale, il appartient néanmoins au gouvernement, à l'entreprise et à la population du Nord de relever le défi des années 80 en poursuivant leurs efforts pour assurer un service aérien qui soit la combinaison la plus économique, efficace et convenable possible.

Un des grands objectifs de l'Administration des transports aériens se trouve formulé dans la stratégie nationale du transport aérien. Le ministère des Transports a mis au point une série de programmes qui portent sur différents aspects du transport aérien national: sécurité, communications, énergie, finances, ressources humaines, espace aérien et aéroports. Ces programmes servent à la fois de grand plan et de lignes directrices en ce qui concerne la technologie, les services et les installations.

A partir de ce grand plan, chaque région canadienne et chaque aéroport peut adopter son propre plan directeur. Ainsi, le plan directeur régional établit les besoins et priorités du transport aérien dans la région sur vingt ans et fixe les fonctions et attributions de chaque aéroport dans l'optique régionale. Dans

Transports dans le nord du Canada

le cas des aéroports, le plan directeur sert à déterminer l'évolution des installations et des services dans la localité. Toutes les régions possèdent déjà un plan directeur ou du moins une ébauche de plan, que l'on peut consulter aux bureaux régionaux de Transports Canada. Parmi les plans directeurs des régions situées au nord du 60^e parallèle, on compte notamment celui de la vallée du Mackenzie, qui doit être terminé cet été, celui du centre de l'Arctique, achevé en 1980, et celui de la région est, qui doit être révisé au milieu des années 80. Par ailleurs, on prépare actuellement des plans directeurs, nouveaux ou révisés, pour les aéroports de Norman Wells, Whitehorse, Yellowknife et Tuktoyaktuk, dont la plupart seront terminés d'ici la fin de l'année.

Les plans directeurs servent de base aux décisions qui sont prises relativement aux services aériens et aux installations aéroportuaires. Ce mode de planification a permis d'adapter les besoins de l'aviation dans le Nord aux objectifs nationaux de la stratégie aérienne.

Comment les aéroports du Nord se développeront-ils au cours de la prochaine décennie? Pour répondre à cette question, il faut examiner la situation actuelle: Il y a 100 aéroports au Canada situés au nord du 60^e parallèle. Soixante-deux de ces aéroports sont publics et relèvent directement de Transports Canada et des gouvernements des territoires. De plus, il est fort probable que l'on continuera de construire des aéroports privés et quelques grandes installations aéroportuaires comme celles qui sont actuellement prévues par l'industrie pétrolière et gazière.

Certains des 62 aéroports publics, dont ceux de Whitehorse, de Yellowknife, de Resolute et de Frobisher sont desservis régulièrement par des avions à réaction. Leur aménagement sera poursuivi conformément à la politique et aux normes nationales et en fonction des moyens disponibles. Il faudra notamment modifier les aérogares, réparer les pistes et voies de circulation, construire des casernes de pompiers, fournir des instruments de navigation aérienne, et ériger des installations pour les services et l'entretien. Pour ce qui est des 51 autres aéroports de l'Arctique qui sont desservis, soit par des turbo-propulseurs moyens ou des aéronefs légers, 31 sont terminés. Des travaux sont en cours dans 9 aéroports et dans les 11 autres, l'on est aux stades de la planification et de l'approbation.

Les travaux ont coûté jusqu'à maintenant 100 millions de dollars et l'exploitation et l'entretien 15 millions de dollars. Cette dernière somme comprend les subventions annuelles accordées aux gouvernements des territoires pour l'exploitation et l'entretien de la plupart des aéroports des localités de l'Arctique. Ces investissements ont permis d'assurer des transports aériens plus sûrs et plus fiables, d'améliorer les services aériens à destination des villes du nord, l'évacuation des malades ou des blessés, la livraison de denrées périssables du Nord. Ils ont en outre permis de diminuer les coûts globaux de transport et d'améliorer la qualité de vie dans ces régions.

Monsieur le Président, je voudrais enfin ajouter que de tous les aéroports canadiens, ce sont ceux du Nord du Québec qui ont le plus besoin d'être améliorés.

Le président suppléant (M. Corbin): A l'ordre, je vous prie. Conformément à l'article 24(2) du Règlement, je dois interrompre les délibérations.