

dit trouver les appareils DASH-8 moins spacieux que les avions à réaction. Il est à noter qu'aux termes des paragraphes 35(5) et 35(6)² de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, l'Office national des transports est habilité à enquêter sur les obstacles indus à la mobilité des personnes handicapées et à y apporter des correctifs.

Ce phénomène des réseaux en étoiles n'est pas unique à Stephenville. On l'a constaté dans d'autres villes canadiennes lorsque les grandes sociétés aériennes ont décidé de ne plus desservir les marchés moins importants à l'aide de gros avions à réaction. Si cette rationalisation des itinéraires aériens se poursuit, il est probable que l'on continuera à observer ce phénomène.

E. Conséquences économiques régionales

L'industrie de la pêche souffre actuellement de la diminution des stocks, mais elle constitue toujours le principal employeur de la région. Puisqu'il s'agit toutefois d'une activité saisonnière, on estime que 90 p. 100 de la population est en chômage au cours des mois d'hiver. Le gouvernement tente de promouvoir le développement de l'industrie minière et a récemment réussi à renouveler l'intérêt des investisseurs pour des projets à Lower Cove et Aguathuna, dans la péninsule de Port-au-Port. L'Abitibi-Price demeure le principal employeur de la ville de Stephenville avec des frais de personnel de plus de 15,5 millions de dollars.

La péninsule dispose maintenant de bonnes installations de transformation du poisson et est en train de mettre sur pied une lucrative industrie de la pêche au pétoncle. Étant donné que l'exploitation du poisson frais dépend en grande partie des marchés américains, les Terre-Neuviens sont convaincus qu'ils ne pourront répondre à la demande des marchés extérieurs que dans la mesure où un service régulier par avions à réaction sera offert entre l'île et le continent. L'ajout d'escales et l'imprévisibilité de l'espace de fret disponible accroissent les risques de détérioration de cette denrée fragile.

La région espère aussi attirer quelques-uns des investisseurs de Hong Kong qui devraient venir injecter de deux à trois milliards de dollars dans l'économie terre-neuvienne. À titre de région insulaire déjà privée de service ferroviaire, la collectivité soutient qu'elle peut difficilement se permettre de perdre le service par avions à réaction et ensuite la capacité de transport de marchandises parce que ces deux facteurs pourraient favoriser les investissements dans la région et le développement économique de celle-ci.

F. Programme d'escale de vol transocéanique

Les témoins qui ont comparu devant le Comité ont dit craindre que suite à la suppression des services d'Air Canada à Stephenville, l'aéroport ne soit reclassé dans une catégorie inférieure et ne puisse plus constituer une solution de remplacement à

l'aéroport de Gander pour les vols transocéaniques. Le Comité a appris que sur les 4 000 vols de ce type que reçoit Gander chaque année, 150 en moyenne sont détournés sur Stephenville. En 1988, 88 des aéronefs qui se sont posés à Stephenville étaient de gros avions à réaction. Les témoins ont dit craindre surtout qu'avec le retrait de ces gros appareils, les installations de manutention au sol, les services de secours et d'incendie, les unités d'aéroport, les aides à la navigation aérienne et les services d'entretien des pistes ne soient pas maintenus à un niveau suffisamment élevé pour que les vols transocéaniques puissent continuer d'être détournés sur l'aéroport de Stephenville. Pour parer à cette situation, après qu'Air Canada eut retiré ses installations de manutention au sol utilisées pour les vols transocéaniques, Stephenville a acheté pour 250 000 \$ de matériel neuf.

Les représentants de Transports Canada ont indiqué à Stephenville que des travaux d'amélioration sont actuellement en cours à l'aéroport, notamment la construction d'un édifice de services de 3,6 millions de dollars qui réunira sous un même toit toutes les activités d'entretien, le garage, les boutiques hors taxe et le stockage du matériel, ainsi que les services de secours et d'incendie d'aéroport. Le ministère a également accordé des contrats de pavage des aires de stationnement et de la route d'accès de l'aéroport. En outre, dans son témoignage devant le Comité, le ministre d'État aux Transports a indiqué que lors des rencontres avec les représentants de la municipalité de Stephenville, ceux-ci avaient dit craindre que l'aéroport perde ses services de secours et d'incendie à la suite d'un éventuel changement de catégorie. Le ministre a déclaré au Comité qu'elle avait donné instruction à ses fonctionnaires de maintenir l'aéroport dans la catégorie où il se trouve actuellement au moins jusqu'au 31 décembre 1990. Elle a ajouté que le ministère des Transports procède chaque année à l'examen des catégories d'aéroports, et qu'elle ne prévoyait pas un classement dans une catégorie inférieure à ce moment-là (c.-à-d. à la fin de 1990) à moins que la situation n'évolue de manière radicale d'ici ce temps.

En ce qui concerne le Programme d'escale de vol transocéanique, le ministre a également déclaré au Comité qu'elle avait demandé à ses collaborateurs d'établir des contacts avec leurs collègues de l'Organisation de l'aviation civile internationale, de façon que l'aéroport de Stephenville soit désormais désigné comme aéroport de rechange et de ravitaillement en carburant uniquement -- ces démarches sont en cours à l'heure actuelle. Cela permettrait à l'aéroport de continuer à servir d'aéroport de rechange pour les vols transocéaniques ainsi que pour tous les vols internationaux. On espère que ces mesures, combinées aux améliorations, attireront davantage de vols transocéaniques et diminueront les risques de reclassement de l'aéroport dans une catégorie inférieure.

Les habitants de la collectivité craignent néanmoins que leur aéroport pourrait être classé dans