

ANNEXE

(Voir p. 915)

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

Le MARDI 19 décembre 1989

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre Comité, autorisé à étudier l'interpellation de l'honorable sénateur Marshall, attirant l'attention du Sénat sur les conséquences de l'annonce faite par Air Canada en date du 1^{er} février 1989, de ne plus desservir la ville de Stephenville, dans la province de Terre-Neuve, à compter du 17 juin 1989, a, conformément à son ordre de renvoi du mercredi 28 juin 1989, entrepris cet examen et présente maintenant son rapport final.

**RAPPORT CONCERNANT L'ENQUÊTE
SUR LES EFFETS DE L'INTERRUPTION DES
SERVICES FOURNIS PAR AIR CANADA
À PARTIR DE STEPHENVILLE**

Le 28 juin 1989, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a reçu un ordre de renvoi du Sénat du Canada lui demandant d'étudier les effets de l'interruption des services fournis par Air Canada à partir de l'aéroport de Stephenville, à Terre-Neuve. Dans le cadre de son mandat, le Comité a tenu des audiences à Ottawa et Stephenville. Tout au long de ces audiences, plusieurs témoins se sont déclarés inquiets des conséquences de cette décision d'Air Canada pour la région de Stephenville de même que pour l'ensemble de Terre-Neuve. On s'inquiétait entre autres des répercussions de la réforme de la réglementation économique sur les collectivités régionales et du retrait éventuel de Stephenville et de Gander du Programme d'escale de vol transocéanique. Nous décrirons dans le présent rapport les questions et problèmes qui préoccupent la collectivité de Stephenville relativement à l'interruption des services fournis par Air Canada.

PROFIL HISTORIQUE DE STEPHENVILLE

En 1941, les forces aériennes américaines choisissaient d'aménager l'une de leurs bases dans la ville de Stephenville en raison des conditions météorologiques favorables qu'on y trouve et qui permettent un accès aérien aux installations pendant 90 p. 100 de l'année. Cette vague d'activité a

provoqué d'importants changements économiques et sociaux: l'agriculture et les pêches ont ralenti et des Terre-Neuviens de toutes les parties de l'île sont venus s'installer à Stephenville afin de trouver un emploi stable au sein de la base américaine, qui compta ultérieurement 3 400 employés militaires et 1 500 employés civils. La fermeture de la base en 1966 a eu des conséquences dévastatrices pour l'économie locale et de nombreux citoyens de Stephenville déménagèrent alors à Goose Bay.

La collectivité a déployé des efforts certains au cours des 20 dernières années afin de faire la promotion des excellentes installations que compte son aéroport. Elle a aussi tenté par tous les moyens de trouver un autre transporteur aérien qui pourrait offrir un service par avions à réaction lorsque la société Air Canada a annoncé le 1^{er} février 1989 son intention d'interrompre les services qu'elle fournissait à partir de cet endroit. Air Canada a respecté les conditions établies dans la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. En effet, elle a donné un avis de 120 jours et déposé les documents voulus à l'Office national des transports, ce qui lui a permis d'interrompre ses services le 17 juin 1989. La société First Air a obtenu un permis de l'Office national des transports afin d'offrir un service de réacté entre Goose Bay, Stephenville et Ottawa (sa demande a été approuvée d'une manière accélérée), mais elle a plus tard décidé de ne pas inaugurer ce service après qu'Air Canada eut annoncé qu'elle ne conclurait pas une entente sur des tarifs pluritransporteurs avec First Air pour des vols à partir d'Ottawa. C'est actuellement la société Air Atlantic qui répond aux besoins de la collectivité en matière de transport de passagers et de marchandises. Cette société offre chaque jour plusieurs vols directs et indirects vers Halifax et St. John's¹.

PRÉOCCUPATIONS EXPRIMÉES PAR LES TÉMOINS

A. Les effets de la réforme de la réglementation économique

Avec l'adoption en 1987 de la plus récente *Loi sur les transports nationaux*, une nouvelle ère s'est ouverte dans le domaine de la réglementation des transports au Canada. Ainsi, les transporteurs aériens ne sont plus tenus de respecter une réglementation gouvernementale serrée pour pouvoir commencer à offrir des services ou cesser de le faire.