

[Texte]

The Chairman: Oh, about 13 minutes.

Mr. Bockstael: Oh, okay. On page 54 . . .

The Chairman: By the way, before you put your next question I just might indicate to members that you are the only questioner I have who has indicated . . . Now Mr. Mazankowski wants to go on the second round. I have a few questions I would like to put at the end of the first round, but that is all the indication I have of members who wish to put questions.

Mr. Bockstael: Referring to the airport in Churchill, on page 54, we are going to provide a new electrical power plant. It is just about completed because there is only \$50,000 to go and replace the high intensity lighting approach.

And also, on page 64, an instrument landing system is going to be upgraded. There were reports in the newspapers that Churchill had been shut down during certain hours because it could only operate in daylight hours or because of staff, but I saw subsequent reports that the decision had been reversed and that Churchill was again open on an around-the-clock basis. Is that correct now?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, during the winter just passed, because of the shortage of funds, the air administration had to restrict its operations at certain airports to the regularly scheduled carriers and not to have the airport open on a 24 hours-a-day basis for any charterer who may wish to come in whenever he chose. That was simply because we did not have the resources to do anything else. We notified all air carriers well in advance, beginning in the fall of 1982, that this would be the case. There were only two airports we ran into any difficulty with, with the carriers, and presumably that was because the communications between ourselves and the carriers was not as good as it should have been, without attempting to lay the blame on either party for that lack of communication.

Subsequently, some resources were allocated to us and we were able to then resume our normal operational stance. However, we are in the position that we cannot spend money we do not have.

Mr. Bockstael: In these same estimates, major capital projects, the Thompson- Mystery-Moak Lake-VOR replacement is half completed and it is scheduled to be completed this year. All of this indicates to me that we are paying a lot of attention to northern airports and to giving the people in those areas access to air service which is so essential to the people living in the north. There was, a year ago or maybe I am out in my reference, but the runway at Thompson had developed all kinds of humps in it and it could do it again, with the thawing, and some of the air carriers refuse to land in Thompson. Is that a situation that is being monitored regularly and is there any corrective work that has to be done in that regard?

[Traduction]

Le président: Oh, environ 13 minutes.

M. Bockstael: Bon, parfait. À la page 55 . . .

Le président: Avant que vous ne posiez votre prochaine question, je voudrais tout simplement dire aux membres que vous êtes la seule personne qui ait fait connaître son désir de poser des questions . . . non, M. Mazankowski me signale qu'il voudrait un deuxième tour. J'ai quelques questions que j'aimerais poser moi-même à la fin du premier tour, mais ce sont là les seuls députés qui m'ont signalé leur intention de poser des questions.

M. Bockstael: Pour ce qui est de l'aéroport de Churchill, à la page 55, nous allons fournir un nouveau groupe électrogène. Les travaux sont presque finis, car il ne reste que \$50,000 à dépenser à ce titre et il ne reste plus alors qu'à remplacer les balises lumineuses d'approche à haute intensité.

Aussi, à la page 65, il est question d'améliorer un système d'atterrissage aux instruments. Il y a eu des rapports, dans les journaux, selon lesquels Churchill devait fermer pendant certaines heures de la journée parce que, à cause du personnel, cet aéroport ne pouvait fonctionner qu'à la lumière du jour, mais j'ai vu des rapports subséquents selon lesquels cette décision avait été revue et corrigée et Churchill était désormais ouvert 24 heures sur 24. Est-ce maintenant la situation?

M. Sinclair: Monsieur le président, pendant l'hiver dernier, à cause d'un manque de fonds, l'administration de l'air a dû restreindre ses opérations à certains aéroports pour ne laisser atterrir que les transporteurs réguliers; les aéroports n'étaient pas ouverts 24 heures par jour pour ces vols nolisés qui auraient voulu atterrir n'importe quand. C'était tout simplement parce que nous n'avions pas les ressources pour faire autrement. Nous avons averti tous les transporteurs bien à l'avance, dès l'automne de 1982 pour leur dire que ce serait le cas. Nous n'avons eu des problèmes avec les transporteurs qu'à deux aéroports et présumément, parce que les communications entre nous-mêmes et les transporteurs n'étaient pas aussi bonnes qu'elles auraient dû l'être, et ce, sans vouloir jeter le blâme pour ce manque de communication sur aucune des parties en cause.

Subséquemment, certaines ressources nous ont été accordées et nous avons pu reprendre nos opérations normales. Cependant, nous ne pouvons pas dépenser les fonds que nous n'avons pas.

M. Bockstael: Dans ce même budget, à titre de grands travaux d'équipement, il y a le remplacement du VOR à Thompson-Mystery-Moak Lake; ce projet est à moitié achevé et les travaux doivent se terminer cette année. Tout cela me prouve que l'on s'occupe beaucoup des aéroports septentrionaux et qu'on donne aux gens qui vivent dans ces régions accès à un service aérien qui leur est absolument essentiel. Il me semble qu'il y a un an environ, peut-être que je me trompe, mais enfin la piste à Thompson avait toutes sortes de trous et de bosses, situation qui pourrait se reproduire avec le dégel, et certains des transporteurs aériens refusaient de se poser à Thompson. Est-ce que l'on surveille cette situation régulièrement et peut-on faire des travaux pour améliorer la situation à cet égard?