

Aéronautique—Loi

Cela est paradoxal, parce que l'aéroport de St. Andrews est de dimensions réduites, alors que St. Andrews Airways Ltd. utilise le plus gros appareil admis pour cette zone. J'estime que ce gros avion chargé à plein est dangereux sur ce terrain. Voilà des années que le transporteur donne un excellent service à la population d'Island Lake et il ne faudrait pas oublier que cette population n'a pas d'autres moyens de transport. Je n'arrive pas à voir pour quelles raisons on refuse à St. Andrews Airways Ltd. l'autorisation de voler au départ de l'aéroport international de Winnipeg. Il semble bien qu'on cherche à éliminer toutes les petites entreprises du nord et du centre du Manitoba, pour donner toute leur clientèle à un seul gros transporteur.

La compagnie Taylor Airways exploite quatre appareils à partir de Gods Lake Narrows. Elle emploie des gens du coin et dépense ses fonds sur place. C'est le genre d'entreprise qu'il faudrait exploiter dans le Nord et nous ne sommes pas d'accord pour que les grosses compagnies exploitent à elles seules notre réseau de transports.

Air Canada est un bon exemple de grande compagnie qui marche à déficit. Il en ira de même si nous laissons les autres grandes compagnies assurer tous les services de transport. Nous devrions garder certaines petites compagnies qui offrent un service excellent à la localité.

La compagnie Cross Lake Airways est exploitée à partir de Wabowden, au Manitoba, et offre un excellent service à Cross Lake et Norway House. Ces petites compagnies aériennes exploitées dans le Nord ne rivalisent pas entre elles. Chacune d'entre elles a sa propre base et elles offrent toutes un bon service. Je pense donc que nous devrions les laisser en paix. Elles sont assujetties aux mêmes règlements que les autres. Leurs appareils doivent respecter les normes et répondre aux exigences prévues par les règlements. Une plus grosse compagnie aurait du mal à assurer la même qualité de service. Comme un avion est disponible jour et nuit sur place au cas où un grave accident se produirait, les gens du coin n'ont pas besoin d'appeler Winnipeg par poste émetteur-récepteur pour demander qu'on leur envoie un appareil. La plupart du temps, l'appareil risque de ne pas arriver de Winnipeg avant le lendemain matin. Lorsqu'il y en a un sur place, on peut répondre immédiatement aux situations d'urgence. Les pilotes de brousse connaissent le terrain et savent s'adapter aux conditions propres au Nord.

La compagnie Aero Trades exploite un petit appareil au départ de Oxford House et Calm Air Ltd. assure le service entre Lynn Lake et Thompson et d'autres petites localités. Il est insensé de vouloir remplacer ces petits exploitants par une grande compagnie aérienne.

A en juger par les règlements imposés par le ministère des Transports depuis quelques années, il semble que ce dernier soit jaloux de ce que le Manitoba ait construit en 1966 des pistes dans des localités éloignées qui n'étaient pas desservies jusque-là. La piste de Oxford House est un bon exemple de la sévérité des règlements imposés par le ministère. Cinq autres

aéroports ont dû fermer, mais celui de Oxford House est demeuré. Les ingénieurs du ministère y sont allés pendant vingt-quatre heures et ont fait un rapport disant que la piste ne pouvait pas recevoir certains genres d'appareils. Monsieur l'Orateur, je reconnais l'importance de la sécurité mais nous devons bien comprendre que toutes les pistes dans le Nord ne peuvent pas être équipées de radar. Lorsqu'on parle d'IFR (vol aux instruments) dans le Nord, nous blaguons en disant que cela signifie «I follow the railway» (je suis la voie ferrée) ou «I follow the river» (je suis la rivière) parce que les localités isolées ne sont pas équipées de systèmes modernes de vol aux instruments.

Après 1967, l'emploi de la piste d'atterrissage a été entravé par les règlements. Apparemment, un seul modèle d'avion pouvait l'utiliser. Le Manitoba a été chargé des travaux sur la piste exigés par le rapport du ministère des Transports—il a fallu déplacer l'édifice, allonger et élargir la piste, y poser un revêtement d'agrégat quelconque et faire de nombreuses autres choses qui n'avaient pu être réalisées en un an, car le matériel lourd nécessaire n'était pas disponible.

Durant deux ans, la localité n'a pu être desservie régulièrement par certains appareils. Puis tout à coup, il y a quatre mois, la piste d'Oxford House obtenait l'approbation des inspecteurs. Ils se peut que les inspecteurs aient été mutés et finalement quelqu'un a compris la situation dans le Nord. La localité est maintenant desservie régulièrement. Il y a trois vols par semaine à cet endroit et les gens ne sont pas obligés de nolisier un avion chaque fois qu'ils veulent partir.

● (1620)

Pourquoi la collectivité d'Oxford House a-t-elle dû se passer de service aérien régulier pendant deux ans? Les bâtiments n'ont pas été déménagés, comme le stipulait l'inspecteur qui a visité la région et à ma connaissance on n'a pas non plus agrandi la piste d'atterrissage. On a simplement mis un peu de gravier, ce qui facilite les choses les jours de pluie. Mais la plupart des pistes de la région sont complètement gelées sept mois sur douze, et certaines sont situées dans des régions de pergélisol. La collectivité a souffert pendant deux ans parce qu'on a déclaré que sa piste n'étaient pas conforme aux normes du ministère des Transports. Puis, tout à coup sans raison aucune, on a déclaré à la collectivité que tout allait bien et que la piste aérienne pouvait recevoir des appareils plus importants.

Nous devons donc surveiller de très près ce qui se passe dans le domaine du transport, dans le Nord. Nous ne voulons pas voir de gros exploitants éclipser les petits car nous avons besoin de ces petits exploitants dans beaucoup de ces localités éloignées, qui ne pourront être bien servies que par de petits exploitants qui n'ont que quelques appareils. Les gens doivent savoir qu'ils peuvent faire hospitaliser rapidement leurs enfants par avion quand ils sont malades. Dans certaines localités, il existe de petites stations où l'on dispense des soins, mais qui n'ont pas le personnel requis pour des maladies plus graves ou des urgences.