

Si on n'avait pas subventionné cette route, on aurait un meilleur service aujourd'hui dans le nord du Nouveau-Brunswick. Parce que la subvention était versée, on ne s'est jamais donné la peine de rationaliser le fonctionnement du réseau. Je donne cet exemple parmi tant d'autres pour montrer combien les subventions versées aux lignes aériennes et aux chemins de fer ainsi qu'à d'autres moyens de transport n'ont pas été avantageux. Parce que la subvention était versée, personne n'a fait l'effort nécessaire pour rationaliser le système et le rendre rentable.

M. Benjamin: Aucun n'est rentable.

M. Breau: Sauf votre respect, certains le sont.

M. Benjamin: Nommez-en un.

M. Breau: Le député veut-il parler des liaisons aériennes? Si le député voulait faire ses recherches, il n'aurait qu'à lire le rapport annuel d'Air Canada pour voir que certaines liaisons sont rentables.

M. Benjamin: La ligne aérienne paie-t-elle sa quote-part pour utiliser l'aéroport?

M. Breau: La plupart des aéroports dans les Maritimes, Moncton, Saint-Jean, Halifax et d'autres, font leurs frais.

M. Benjamin: Avec tout le respect que je vous dois, il n'en est rien.

M. Breau: La plupart des vols directs à partir de ces aéroports jusqu'à Montréal font leurs frais.

Une voix: Et Mirabel?

M. Breau: Si le député faisait ses recherches, lisait les rapports et n'essayait pas de trouver de slogans politiques, il verrait que j'ai raison.

Une voix: Parlez-nous de Mirabel.

M. Breau: Un député a mentionné Mirabel. Il devrait savoir que Mirabel n'est pas dans les provinces Maritimes; apparemment, il ne le sait pas.

A mon avis, il incombe au ministre des Transports de veiller à ce que le réseau de transports du Canada soit rationalisé. Je l'y encourage, je l'appuie et je l'exhorte encore une fois à examiner la question du service aérien entre Montréal et Ottawa. Air Canada subventionne ce parcours grâce à d'autres plus rentables. Je sais que le prix des billets a augmenté et que la fréquence des vols a diminué. Mais je pense qu'on devrait faire davantage. Si Air Canada consultait une compagnie d'autobus, je suis sûr qu'elle verrait qu'une telle compagnie peut assurer un aussi bon service à beaucoup moins de frais. A mon avis, Air Canada devrait s'entendre avec une compagnie d'autobus pour que celle-ci transporte des voyageurs entre Montréal et Ottawa et d'autres villes.

● (2050)

Un grand nombre des arguments qu'on entend à propos des transports ne sont pas très logiques. Ils visent uniquement à embarrasser le gouvernement, parce que les députés savent que ce que le gouvernement essaie de faire est très difficile. Certains groupes de notre société, comme les syndicats dans le cas des chemins de fer, sont très puissants. Ils ont beaucoup d'influence. Je comprends pourquoi ils voudraient qu'on main-

tienne le service ferroviaire. Cependant, les contribuables canadiens ne peuvent pas se permettre d'assurer un service pareil parce que cela arrange des syndicats.

M. Benjamin: Les syndicats n'ont jamais dit cela. C'est ridicule.

M. Breau: Parfois, les contribuables du Canada doivent investir de l'argent dans les réseaux de transport. C'est nécessaire parce que dans un pays comme le Canada, nous devons assurer un service de base d'un océan à l'autre. Cependant, le contribuable doit savoir que le service est rationnel et que son argent n'est pas gaspillé.

M. Dan McKenzie (Winnipeg-Sud-Centre): Monsieur l'Orateur, je me réjouis de l'occasion qui m'est offerte de parler de la motion présentée par le député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall), qui se lit ainsi:

Que, de l'avis de la Chambre, les politiques gouvernementales des transports n'ont pas encouragé le développement d'économies régionales fortes et que la Chambre blâme notamment le ministre des Transports pour sa politique des transports dans les provinces de l'Atlantique et continue de réprouver son attitude à l'égard des problèmes de transport dans l'Ouest.

Je voudrais insister surtout sur le développement d'économies régionales fortes. Je pense notamment au hangar que le gouvernement est en train de construire à Winnipeg au coût de 12 à 15 millions de dollars.

Le 23 mai 1974, durant la campagne électorale, le premier ministre (M. Trudeau) se trouvait à Winnipeg. Il annonça solennellement la construction d'un hangar de 12 millions de dollars à Winnipeg, créant ainsi 800 emplois dans l'industrie aérospatiale.

Le premier ministre n'avait aucune raison de faire une telle promesse aux gens de Winnipeg. Ce hangar n'était nullement nécessaire. Je parlerai plus tard d'une déclaration du président d'Air Canada, M. Taylor, et d'une autre du premier ministre. Il est évident que le premier ministre essayait ainsi d'acheter les contribuables manitobains avec leur propre argent. Mais ils ont vu clair dans son jeu. Le premier ministre déclara alors que le hangar serait construit dans les plus brefs délais. Ce n'est que l'an dernier que la construction en a commencé. Elle sera achevée d'ici la fin de l'année.

Je me préoccupe beaucoup de savoir comment sera utilisé ce hangar. Il s'agit d'un hangar monstrueux qui peut recevoir des 747 et des L1011. Air Canada ne fait pourtant pas l'entretien de ses 747 ou de ses L1011 à Winnipeg. Le chef de l'opposition de l'époque, le député de Halifax (M. Stanfield) se trouvait à Winnipeg ce jour-là, le 23 mai 1974. Il évoquait les questions économiques du jour, sans essayer quant à lui d'acheter les gens avec leur propre argent.

Je vous citerai un extrait d'un article paru dans le *Free Press*, le 1^{er} novembre 1976.

On vient d'apprendre qu'avec un hangar de 12 millions de dollars en construction dans notre ville, Air Canada, qui prétend ne pas en avoir besoin et ne pas avoir à en payer la construction, est actuellement en pourparlers avec Transair Ltd. pour se partager avec elle ce bâtiment de 80,000 pieds carrés.

La construction est à la charge du trésor fédéral. La construction de ce hangar qui a été promise lors de la campagne électorale par le premier ministre Trudeau et son ex-ministre de la Défense James Richardson sera terminée vers la fin de 1977.