

Je pourrais citer, par exemple, le cas d'une subvention d'exploitation accordée à certaines compagnies aériennes régionales, dont l'*Eastern Provincial Airways*, dans les provinces Maritimes. A Terre-Neuve, certaines ont été subventionnées à même ce fonds-là.

Au Nouveau-Brunswick, une en particulier, qui dessert une partie de ma circonscription, en a également bénéficié. Je peux parler, par exemple, du développement extraordinaire de l'EPA dans les Maritimes au cours des deux dernières années. C'est certainement le résultat de la politique de transport aérien du gouvernement.

Une voix: C'est l'EPA.

M. Breau: J'entends un honorable député dire que c'est l'APA. Les députés de l'opposition sont toujours prêts, lorsque les choses vont mal, à dire que c'est la faute du gouvernement, mais lorsque tout va bien, le crédit ne lui revient jamais.

Le député mentionnait tantôt que le gouvernement ne prenait pas d'initiatives au point de vue du transport aérien dans les provinces Maritimes. Comment peut-il justifier cela lorsque, par exemple, à Charlottetown seulement, on est parti de zéro pour établir un service bi-quotidien de réactés pendant l'été. Tel est le résultat concret de la politique de transport aérien du gouvernement fédéral. Celui-ci a adopté une politique visant à protéger les provinces Maritimes pour *Eastern Provincial Airways*, le Québec pour Québecair et le centre et l'Ouest du Canada pour d'autres sociétés.

• (5.30 p.m.)

Alors, l'effet direct de cette politique a été que l'EPA, par exemple, a pu se procurer des réactés et assurer un bien meilleur service aux provinces Maritimes, notamment ce qui fait que mon ami de Saint-Jean-Est est très fier de la politique du gouvernement fédéral en matière de transport aérien. Au fait, cela assure un meilleur service à sa province.

Maintenant, pour revenir à l'étude que mon honorable ami a critiquée tantôt, je dois dire que je l'ai lue avec beaucoup d'intérêt, car je m'attendais qu'elle donnerait au gouvernement fédéral et au ministre des Transports (M. Jamieson) un aperçu beaucoup plus étendu et beaucoup plus précis des problèmes de transport.

Et là encore, comme le font parfois beaucoup d'experts, ils ont suggéré qu'on effectue une autre étude, sinon deux. Par exemple, ils n'ont à peu près pas tenu compte du Nord du Nouveau-Brunswick, si ce n'est que dire que cette région devrait être desservie par une route qui la relierait à Moncton, Bathurst, Chatham, Charlo, Québec et Montréal.

Sans faire trop de recommandations, ils ont tout simplement dit: Il va falloir faire une étude à ce sujet. Alors, encore une fois, je dois dire à mon honorable ami qu'il s'agit d'experts comme lui, et c'est ainsi qu'ils prétendent résoudre les problèmes. Ils disent: Voici une des suggestions; il faut en trouver d'autres et faire une autre étude.

M. Comeau: Votre ministre est ainsi.

M. Breau: Oui, mais il fait au moins quelque chose, contrairement à l'opposition.

Monsieur l'Orateur, j'aurais une critique à faire au sujet de la politique de transport des provinces Maritimes. Contrairement à celles de l'opposition, mes critiques seront constructives et concrètes. Je crois qu'il manque de cohésion dans les décisions et dans la politique relative aux différents modes de transport.

Par exemple, on dit qu'il est possible que le gouvernement fédéral paie de trois à cinq millions de dollars par année aux chemins de fer seulement pour les passagers dans les provinces Maritimes. D'autre part, Air Canada ou l'EPA essaient d'assurer un service aérien aux provinces Maritimes, afin que prenne forme une certaine politique de transport.

Il faut prendre en considération l'emplacement des aéroports, la densité de la population et la distance de Montréal, car cette ville est la région métropolitaine la plus rapprochée de chez nous et la plus importante. Donc, avant de déterminer la politique, il faut prendre tous ces facteurs en considération.

D'autre part, il me semble qu'au niveau du gouvernement, au niveau de la Commission canadienne des transports, il n'y a pas d'organisme qui décide une fois pour toutes. Si l'on dépense trois ou cinq millions de dollars en subventions pour les chemins de fer, le CN par exemple, ou si l'on dépense tant de millions avec l'EPA pour une route devant desservir Moncton, Charlo, Chatham et Montréal, de quelle façon pourrait-on se servir de cet argent et construire des aéroports qui seraient situés d'une façon plus stratégique, dans les meilleurs centres, et décider de quelle manière les sommes d'argent seront dépensées, parce que s'il est vrai qu'on dépense de trois à cinq millions de dollars—et ce dernier chiffre est le plus vraisemblable—en subventions au transport ferroviaire au Nouveau-Brunswick, uniquement pour le service aux passagers, cela me concerne, parce que je ne suis pas certain que les citoyens des provinces Maritimes reçoivent le meilleur service de transport pour ces cinq millions de dollars.

Pour autant que je sois concerné, il n'est pas exagéré de dire que les gens délaissent les trains pour recourir aux avions, parce que, évidemment, ils veulent se rendre dans les centres métropolitains beaucoup plus rapidement, et ce, pour à peu près le même prix.

Les compagnies de transport aérien des provinces Maritimes sont des plus agressives; au fait, l'EPA l'est beaucoup plus qu'Air Canada. L'EPA est non seulement agressive, mais elle veut donner un meilleur service. Cependant, le gouvernement fédéral subventionne le Canadien National pour aider les gens à se rendre des provinces Maritimes à Montréal. Au fait, ce sont les gens que l'on aide et non pas le Canadien National. Il n'y a pas de cohésion, il n'y a pas de corps administratif qui dit: Bon, au lieu de dépenser cinq millions pour cela, on va plutôt consacrer un ou deux millions pour la construction d'aéroports dans le Nord du Nouveau-Brunswick. En donnant un meilleur service aérien aux citoyens, on réduira les subventions aux sociétés ferroviaires.

Telle est ma critique de la politique du transport des passagers en général, et j'espère que d'ici peu ce problème sera étudié attentivement et que la cohésion et la coordination prévaudront quand les décisions seront prises.

Pour en revenir à la motion même de l'honorable député de Saint-Jean-Lancaster, je dois dire qu'il m'est difficile de m'opposer à l'initiative d'un député de ma