

maintenir deux ou trois routes, lorsque celles-ci ne sont pas rentables. Je pense qu'il est tout à fait insensé de parler de l'exploiter davantage, lorsqu'il est clairement démontré que cela n'est pas avantageux. A mon avis, dire que le gouvernement devrait maintenir un service de chemin de fer, c'est bien, mais dire que ce service devrait être exploité davantage, je trouve que c'est là une politique très peu réaliste.

● (2030)

[Traduction]

J'aimerais aborder brièvement un aspect des politiques de transport qui concerne ma circonscription du nord du Nouveau-Brunswick et recommander au ministre de songer à instaurer des services aériens régionaux aussi bien que des services reliant le nord du Nouveau-Brunswick à Montréal, à l'Ouest du Canada, aux États-Unis et à l'Europe. La région n'est actuellement pas aussi bien desservie qu'elle le devrait à mon avis sur le plan régional. J'entends par là un service la reliant au reste des provinces maritimes. Elle ne l'est pas non plus si l'on songe à la liaison avec Montréal. Je crois que cela est attribuable au fait qu'il n'y a jamais eu de programme rationnel d'aménagement d'aéroports, et qu'on a plutôt procédé par voie de politiques spéciales. Je vois le député de Halifax (M. Stanfield) s'irriter du fait que l'on ait pris certaines décisions au coup par coup. Le fait qu'on a aménagé en 1939 une base aérienne à Chatham. Le gouvernement et le public ont dû compter avec ce fait, mais cette localité n'a jamais été un centre géographique appelé à desservir le nord du Nouveau-Brunswick. C'est une raison pour laquelle les aéroports n'ont pas été construits là où ils auraient pu desservir tout le nord du Nouveau-Brunswick et qu'un autre aéroport a été construit à Charlo.

Le député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) devrait savoir que cela fait des années que je siège au comité permanent des transports et des communications et j'ai bien l'intention d'y siéger avant longtemps. Le député aurait intérêt à étudier la géographie de notre pays pour pouvoir situer les différentes localités s'il veut devenir un expert en matière de transports.

Le nord du Nouveau-Brunswick n'est pas aussi bien traité qu'il le devrait. Il est desservi actuellement par Eastern Provincial Airways qui assure un service par avion à réaction Montréal-Charlo-Chatham, aller et retour, six jours par semaine à raison d'une envolée par jour—elle n'offre aucun service le matin et le soir. L'une des raisons pour laquelle l'envolée a lieu le jour, c'est que Eastern Provincial Airways n'a pas d'autres trajets plus payants. La compagnie ayant réussi à convaincre la Commission canadienne des transports de subventionner ce trajet, rien ne l'encourage maintenant à exploiter un service qui serait rentable. On ne l'a pas encouragée à rationaliser son réseau pour assurer un service plus fréquent et de profiter de son service vers Montréal pour desservir d'autres endroits du même coup.

A mon avis, cet exemple démontre bien comment le fait de subventionner un service de transport n'aboutit pas obligatoirement à une amélioration et à une meilleure organisation de ce service. S'il y avait un moyen par lequel le transporteur—dans ce cas, la EPA me semble la seule en mesure d'assurer ce service—je demanderais au ministre d'inviter la Commission canadienne des Transports à examiner la situation et à faire comprendre à la EPA que, si elle reçoit des subventions, elle

doit assurer une liaison aérienne avec le nord du Nouveau-Brunswick ainsi qu'avec Montréal. Cela améliorerait les communications avec Montréal.

J'ai déjà dit plusieurs fois au ministre qu'il devrait avoir un vol entre Charlo-Bathurst et les villes du sud de la province, Moncton et Fredericton et que les voyageurs qui partent du nord du Nouveau-Brunswick pour se rendre jusqu'à Montréal puissent prendre un réactif de Moncton ou de Fredericton jusqu'à Montréal. Cela assurerait une liaison plus fréquente probablement trois vols par jour—et permettrait aux personnes qui vont pour affaires à Toronto ou Montréal, et dont le temps est précieux, de quitter le nord du Nouveau-Brunswick dans la matinée et d'arriver chez eux le soir même. Actuellement ils doivent passer la nuit à Montréal ou à Toronto. Comme les députés le savent, cela revient cher de passer la nuit à Montréal, sans compter tout le reste.

Des voix: Oh, oh!

M. Breaux: Ceux qui ont relevé mes propos saisissent probablement mon allusion. Ce serait à mon avis plus intéressant car nous aurions un service aérien local.

Une autre compagnie, Atlantic Central Airlines, a assuré la liaison Bathurst-Fredericton jusqu'au mois d'octobre 1976. Elle avait demandé à la Commission canadienne des transports l'autorisation d'aller jusqu'à Charlottetown et Moncton. Il y aurait eu trois vols quotidiens Charlottetown-Bathurst-Fredericton et deux vols Charlottetown-Bathurst-Moncton. La Commission a malheureusement décidé de laisser la demande en suspens jusqu'à ce qu'elle tienne des audiences publiques dans les Maritimes. Il a fallu attendre jusqu'au mois de décembre 1976 pour la décision alors que la compagnie Atlantic Central Airlines avait présenté sa demande au mois de mars. En attendant, la compagnie avait dû suspendre le service pour une question de rentabilité. Cela aurait pu être rentable si on lui avait accordé d'autres lignes, m'a-t-on dit. La compagnie prétend maintenant que, bien qu'elle ait reçu le permis pour Charlottetown vers le nord et Moncton vers le sud, elle ne pourrait pas remettre le service sur pied car la liaison locale ne peut pas être rentable tant que Eastern Provincial Airlines assure la liaison entre Montréal, Charlo et Chatham par avion à réaction.

Puisque le contribuable est appelé à contribuer à ce service, je pense que nous devons exiger un maximum d'efficacité et un excellent service. Si la Eastern Provincial Airways veut continuer de toucher des subventions, elle devra s'associer à la Atlantic Central Airline; et qu'elle puisse trouver des clients ou non, elle devra tout au moins assurer le service aérien local.

Comme je l'ai expliqué tantôt, elle pourrait rendre ce service rentable en transportant plus fréquemment—disons, deux ou trois fois par jour, dans la matinée et dans la soirée—vers Montréal des voyageurs du Nord du Nouveau-Brunswick, que ce soit de Fredericton ou de Moncton. Pour les voyageurs de Charlo dans le Nord et ceux de Bathurst, cela prolongerait la durée du voyage d'une heure seulement. Cela coûterait plus cher, bien sûr, mais par contre on aurait l'avantage d'un plus grand nombre de vols et d'un service aérien local, qui n'existe pas aujourd'hui. On pourrait se rendre à Fredericton ou à Halifax, quoique j'ignore pourquoi quelqu'un voudrait se rendre à Halifax du nord du Nouveau-Brunswick. Pourtant, quand on a affaire à Halifax, il faut bien s'y rendre. Et on pourrait rentrer chez soi le même jour.