

région. Je suis convaincu que la ou les sociétés qui vont desservir cet endroit bénéficieront également de la collaboration la plus étroite des fonctionnaires de mon ministère, et nous ferons tout ce qu'il est possible afin de donner au public de cette région le service auquel il a droit.

(*Traduction*)

M. Fisher: Nous approuvons cette subvention, monsieur le président. Je tiens d'abord à signaler qu'il n'y a à peu près aucun service aérien dans le monde qui fonctionne sans des subventions directes de l'État, surtout aux États-Unis. Rien dans ce poste ne nous étonne. La question que je désire poser découle de la déclaration du ministre, savoir que des rapports sur la révision complète de l'échelle de services sont en voie de préparation. Le ministre a parlé de cette question hier soir.

Je tiens à lui poser certaines questions sur la portée de cette enquête. Comprend-elle ce qu'il en coûtera au ministère des Transports pour l'aménagement des terminus, par exemple? Cette enquête tient-elle compte non seulement des services dont nous aurons besoin pour desservir les collectivités dans tout le pays et des améliorations qu'il faudra apporter au cours des prochaines années, mais aussi des dépenses qu'occasionnera l'aménagement de terminus?

Si je pose cette question, c'est que, ayant étudié le sujet il y a plusieurs années, j'ai constaté que seulement un ou deux aéroports du Canada touchent réellement assez de recettes des lignes aériennes commerciales pour faire face à leurs frais d'exploitation et d'entretien. Ces recettes sont très faibles et la marge est très minime. Autrement dit, la construction de terminus coûte très cher au contribuable.

L'honorable représentant de Moose-Jaw a fait état des revendications de sa localité. Je crois que le député de Battle-River-Camrose a également exposé un bon argument. Dans notre région nous désirons de meilleurs services d'une façon générale et, il va sans dire, de meilleurs terminus. Je me demande si ces rapports, que la Commission des transports aériens prépare, tiennent compte de tous les détails et des dépenses considérables que nous devrons affronter d'ici dix ans.

Le ministre est au courant des questions extrêmement épineuses qui se posent à l'égard de la politique aérienne, certaines d'entre elles étant mêlées de disputes plutôt oiseuses, à mon sens, entre les entreprises privées telles que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien et celles d'Air-Canada qui relèvent de l'État. Je dis «oiseuses» simplement pour souligner qu'il est impossible

pour le contribuable ordinaire d'y gagner quelque chose en ce qui concerne les voyages aériens, le transport des marchandises ou les messageries. Il doit soutenir, par le truchement du ministère des Transports, tant de services coûteux qu'à la longue nous devons, face à la réalité, nous rendre compte que le maintien de services de transport aérien ne peut fondamentalement jamais être rentable au sens propre. Non seulement les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien et toutes les autres ont besoin de subventions pour maintenir leurs services mais, souvent, il faut leur consacrer des sommes plus importantes comme l'indique le crédit à l'étude.

Le ministre désire peut-être attendre que nous débattions la création du comité d'Air-Canada et des chemins de fer Nationaux du Canada. Toutefois, je serais heureux qu'on nous fasse maintenant un bref exposé de la politique du gouvernement dans ce domaine. Je crois que le ministre nous a annoncé hier soir pareille étude quand il a déclaré que son rapport est, dans une certaine mesure, une revue complète des services aériens commerciaux du Canada.

L'hon. M. Balcer: Je tiens à dire que la Commission des transports aériens, dans cette enquête, comme dans toutes celles qu'elle fait, s'occupe seulement des transporteurs, non pas des services tels des aéroports et les installations météorologiques et autres. J'aimerais déclarer ici que quatre ou cinq de nos principaux aéroports font amplement leurs frais, y compris l'amortissement, et que nombre d'autres réussissent à subvenir à tous leurs frais d'exploitation. Voilà qui est fort encourageant, si on pense aux splendides aéroports dont le Canada est doté. Nous possédons de très modernes terminus aériens munis de tous les services, comme la radio, les tours de contrôle, la météorologie et toutes sortes d'équipement. Quand on pense au coût de tous ces services, il y a lieu, je crois, pour le ministère de ressentir une juste fierté du fait que beaucoup de nos aéroports sont présentement rentables et que certains —parmi les plus importants—subviennent même aux frais d'amortissement, en plus des frais d'exploitation.

M. Robichaud: Le ministre peut-il maintenant nous confirmer que le Conseil du Trésor a approuvé un octroi en vue de la construction d'un aéroport à Bathurst, circonscription de Gloucester?

L'hon. M. Balcer: Oui, je puis le confirmer immédiatement.

M. Henderson: Monsieur le président, j'aimerais dire quelques mots au sujet de l'aéroport de Dawson-Creek, ville située dans le centre de la région la plus active du Canada.