

Et si la région du Nouveau-Brunswick, comme celle de la Gaspésie, ne possède pas d'aéroport adéquat, qu'arrive-t-il? Il est évident que ces régions sont destinées à tomber dans l'oubli, surtout pour les industriels, au bénéfice des autres villes du Canada et de l'Amérique du Nord en général, qui sont plus facilement accessibles aux avions.

Pourquoi? Parce que l'industrie dépend de plus en plus des transports par air et cherche à s'établir dans des régions desservies par les aéroports. Il en est de même des touristes aériens, qui visiteront d'abord les régions immédiatement situées aux alentours des aéroports.

Il faut encourager l'établissement d'industries à proximité des aéroports, parce que l'utilisation des sols, à la fois pour un aéroport et pour un parc industriel adjacent, est très possible du point de vue physique, social et économique.

L'intégration d'un terrain industriel bien planifié et organisé, près d'un aéroport, peut apporter des bénéfices à long terme à la région, en solutionnant certains problèmes de zonage difficiles et en permettant des usages compatibles du sol aux environs de l'aéroport.

Monsieur l'Orateur, la Chambre sait que les hommes d'affaires se fient de plus en plus au transport aérien, à cause de sa rapidité et de la facilité avec laquelle il peut desservir des localités très éloignées.

Les avions sont de plus en plus rapides, et l'empire industriel d'une compagnie peut s'agrandir en conséquence, pourvu que ses usines soient situées près d'un aéroport et, si possible, d'un aéroport régional.

Dans un territoire aussi vaste que la Gaspésie, il faut établir un aéroport régional—comme on doit en établir au Nouveau-Brunswick—et aussi des aéroports «subrégionaux» et intermédiaires, afin d'assurer un service de transport aérien adéquat autour de cette péninsule.

Dans sa motion, l'honorable député de Saint-Jean-Lancaster parle de l'établissement d'un aéroport régional au Nouveau-Brunswick. Si le Parlement donne suite à cette requête, je désire informer la Chambre, par votre entremise, monsieur le président, que la Gaspésie fait partie d'une vaste région qui est limitée au nord par le Golfe Saint-Laurent, au sud par l'axe Fredericton, Moncton et Charlottetown. Ces deux frontières, qui convergent vers le complexe Montréal-Québec, sont deux couloirs de transport aérien très fréquentés.

L'étude demandée par l'honorable député sur les transports aériens et l'aménagement d'un autre aéroport régional au Nouveau-Brunswick devra aussi englober tout le système aérien de l'Est du Canada.

Il est nécessaire de procéder à l'étude d'un réseau aérien à l'échelle régionale, rassemblant en un centre tous les besoins d'une région comme celle de Fredericton, par exemple, mais il faut aussi rattacher ce centre à la structure déjà existante, composée des deux axes dont je viens de parler.

Voilà pourquoi, je félicite de nouveau l'honorable député d'avoir proposé cette motion.

[Traduction]

M. Louis-Roland Comeau (South Western Nova): Monsieur l'Orateur, je remarque que d'autres députés veulent dire quelques mots; je parlerai donc assez brièvement. Je voudrais féliciter le député de Saint-Jean-Lancaster (M.

Bell) d'avoir présenté cette motion. Je sais qu'il s'intéresse à l'aménagement de moyens de transport appropriés au Nouveau-Brunswick. Comme on l'a expliqué tantôt, cette motion a été inscrite au *Feuilleton* l'an dernier, mais elle n'a pas été étudiée, parce que le député estimait que le rapport sur la politique aérienne, publié quelques mois auparavant, servait probablement à ses fins. Comme ce rapport était incomplet, car il ne traitait pas la question que soulève le député, il a jugé que sa motion devrait être examinée.

M. Bell: Le rapport pour ainsi dire effleurait la question.

M. Comeau: Le député m'informe que le rapport traitait de la substance de sa motion.

M. Bell: Mais pas exclusivement.

M. Comeau: Mais pas exclusivement, en effet. L'unique problème est que toutes sortes d'études ont été faites sur la politique des transports de la région atlantique. Avant mon arrivée ici il y a trois ans, plusieurs études avaient été faites, pourtant aucune n'avait satisfait les gens des provinces atlantiques. La motion porte sur la politique régissant les transporteurs aériens, surtout dans les provinces atlantiques. Le député a mentionné particulièrement le Nouveau-Brunswick, mais on devrait entreprendre l'étude dans le dessein d'établir une fois pour toutes une politique de transport efficace pour les provinces Atlantiques.

● (5.20 p.m.)

Depuis mon arrivée à la Chambre, j'ai entendu des questions et ai été témoin d'instances provenant du comité des transports des provinces atlantiques, de chambres de commerce de diverses villes et de diverses associations. En réalité, aucune région de notre pays n'a de politique de transports. Nos politiques actuelles de transport aérien ne s'appliquent qu'aux grands centres du pays. Elles ne tiennent pas compte des régions telles que les provinces atlantiques, le Nord de l'Ontario et certains endroits de l'Ouest. Le Canada ne dispose d'aucune politique de transport efficace et logique.

Il y a environ six mois, j'ai demandé au ministre des Transports (M. Jamieson) quand pourrait être établie une politique de transport régional. Pendant deux ans, j'ai essayé de déterminer notre politique des transports aériens, notamment pour les provinces maritimes. Le ministre a déclaré que nous n'avons pas de politique aérienne régionale. Il a dit que si quelqu'un fait une demande, elle est examinée et tranchée. On ne devrait pas diriger de la sorte les transports aériens dans notre pays. On est d'autant plus justifié d'accepter une motion comme celle-ci, qui demande une enquête pertinente et une future planification des transports aériens dans les provinces Atlantiques, en particulier au Nouveau-Brunswick.

Le député de Saint-Jean-Lancaster a déclaré que certaines des recommandations que renferme le rapport annoncé il y a quelques semaines sont assez pessimistes. Je l'admets, car ce rapport ne tient pas compte de tous