

dément était rejeté, le régime des avances serait réduit à néant, mais à cette occasion il a dit au comité:

...je crois que les mêmes conséquences tiendraient, car les mots «de tout genre» ne figuraient pas dans le texte de la loi précédente...

La loi sur les avances est en vigueur depuis 1957. Les mots «de tout genre» n'étaient pas dans le texte original. Et maintenant, le ministre dit, et nous sommes censés le croire, que nous devrions utiliser les mots qu'il propose. Pardon, monsieur l'Orateur, je vois qu'il est 5 heures.

MOTION D'AJOURNEMENT

QUESTIONS À DÉBATTRE

M. l'Orateur: A l'ordre. En conformité de l'article 40 du Règlement, je dois informer la Chambre des questions qui seront soulevées ce soir au moment de l'ajournement: le député de Hillsborough (M. Macquarrie)—Affaires extérieures—La question des Pakistanais réfugiés en Inde; le député de Winnipeg-Nord (M. Orlikow)—Le chômage—Les effets du déficit budgétaire prévu au Manitoba; le député de Halifax-East-Hants (M. McCleave)—Le budget—Le cas des retraités à revenu fixe.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

LES AÉROPORTS

L'AMÉNAGEMENT DE NOUVELLES INSTALLATIONS AU NOUVEAU-BRUNSWICK

M. Thomas M. Bell (Saint-Jean-Lancaster) propose:

Que le Chambre prie le gouvernement d'étudier l'opportunité de commencer dès maintenant l'étude, le levé, la planification et la construction d'un nouvel aéroport régional au Nouveau-Brunswick en tenant compte des nouveaux moyens de transport, et prévoir à cette fin les installations nécessaires: a) aux avions à réaction géants des lignes nationales et internationales, b) au transit des marchandises d'exportation et d'importation transportées par avion, c) au lien avec les nouveaux services de conteneurisation à Saint-Jean et d) à la pleine mise en valeur de l'agriculture et de la pêche dans la province entière.

• (5.00 p.m.)

—Je serai bref pour présenter cette motion, monsieur l'Orateur. L'an dernier, elle était prête à être débattue mais j'ai évité de la présenter car nous attendions un rapport sur les transports aériens dans les provinces atlantiques et nous pensions également qu'il y avait quelque chance que la politique aérienne régionale du gouvernement puisse être précisée. Depuis lors, le rapport nous est parvenu. Il est peu concluant, c'est le moins qu'on puisse dire, et comme tout le monde le sait à la Chambre, la politique aérienne régionale n'est toujours pas mieux définie.

Je ne me gêne pas pour soulever cette question même si elle est de caractère purement local et régional. Il n'y a pas d'autre moyen de la présenter et ce n'est pas une démarche qui pourrait être entreprise par un comité de la Chambre. Ce n'est pas comme pour Montréal ou

Toronto; quand elles veulent un aéroport, le gouvernement bondit. La question en réalité, ressortit à différents échelons et secteurs de gouvernement.

J'espère que la motion sera l'amorce d'une discussion et pas uniquement dans le cadre étroit de la résolution qui préconise l'aménagement d'un aéroport régional pour le sud du Nouveau-Brunswick. En passant, monsieur l'Orateur, il n'est fait mention d'aucune localité en particulier. J'espère que la motion provoquera aussi une discussion sur la question de la politique à l'égard des transporteurs aériens régionaux qui, du fait de son imprécision, occasionne de sérieux ennuis dans tous les aéroports des provinces de l'Atlantique.

Je traiterai brièvement du problème en expliquant la proposition que j'offre pour le résoudre. Comme tout le monde le sait, le mauvais temps met l'aéroport de Saint-Jean en sérieuse difficulté penant quatre mois de l'année, ce qui en réduit l'utilité. Je crois qu'il faudrait le jumeler avec un autre aéroport dans le sud du Nouveau-Brunswick. Air Canada dessert cet aéroport depuis des années et pourrait alors donner un bien meilleur service. Il conviendrait d'inclure les autres transporteurs régionaux tels Eastern Provincial. Je n'ai pas à me plaindre des services passés d'Air Canada, mais à cause de sa politique instable, de l'utilisation d'avions plus gros et d'autres problèmes, le service s'est gravement détérioré. Chaque année, le service fourni à Fredericton, à Moncton ainsi qu'à Saint-Jean est réduit davantage.

L'histoire de l'aéroport de Saint-Jean est intéressante. Il n'y a que trois ans qu'il a été pris en charge par le gouvernement fédéral. Nous avons toujours espéré que s'il restait indépendant il pourrait s'intégrer au réseau du Canadien Pacifique ou de celui d'une autre compagnie qui tiendrait compte de notre situation, comme c'est le cas pour nos communications ferroviaires et maritimes, mais cela ne devait pas se faire. Le prochain fait important a été l'étude sur les transports aériens des provinces de l'Atlantique dite APATS réalisée en 1969 mais publiée il y a quelques mois seulement.

Je suis en désaccord avec deux des conclusions du rapport, qui, soit dit en passant, recommandait que les aéroports du Nouveau-Brunswick, ceux de Moncton, de Saint-Jean et de Fredericton, resteraient tels quels. Je m'oppose au rapport visant le millage, les services et la durée des trajets entre les différentes villes. Je ne souscris pas à l'avis qu'avec un aéroport central, même avec un nombre triple de passagers, le service ne serait pas trois fois meilleur. Le rapport indique qu'il n'y aurait probablement pas davantage de départs de l'aéroport central parce que Air Canada pourrait utiliser des appareils plus spacieux. Si cela est vrai, Air Canada devrait s'en réjouir. Ce sont les deux points faibles du rapport. Pour ceux qui espéraient des initiatives vastes et hardies dans l'avenir, c'est un rapport des plus pessimiste.

MM. Baldwin et Pratte, respectivement président et président du conseil d'Air Canada ont dernièrement fait des déclarations en public. A Saint-Jean, M. Baldwin a promis qu'Air Canada participerait à un relevé de cette ville pour déterminer l'avenir d'Air Canada. Nous en sommes mais estimons qu'Air Canada ne devrait pas être la seule. Je fais confiance à M. John Baldwin—il a de bons antécédents comme sous-ministre des Transports—et je crois que dans la déclaration des profits et des pertes d'Air Canada, le dollar tout-puissant n'est pas