

rant et les locaux abritant les services. Les locaux affectés au trafic-voyageurs sont à peu près les mêmes aujourd'hui qu'il y a 10 ans, bien que ce trafic ait augmenté régulièrement depuis 15 ans. C'est pourquoi l'agrandissement des gares terminales est justifié. En fait, il est temps que le ministère des Transports se penche sérieusement sur la question des aéroports des provinces de l'Atlantique, qu'il envisage de satisfaire les demandes des voyageurs au Nouveau-Brunswick, comme le prévoit la résolution proposée par l'honorable représentant, et qu'il réalise de nouvelles constructions qui remplaceront les immeubles vétustes qu'on trouve actuellement à Saint-Jean (T.-N.) où une nouvelle aérogare est indiscutablement justifiée. Le ministre des Transports (M. Jamieson), qui utilise probablement cet aéroport plus que toute autre personne de ma connaissance, devrait être parfaitement averti de cette situation. J'espère que, dans sa planification de la prochaine année financière, il en tiendra compte.

• (5,50 p.m.)

Pour pouvoir participer aux progrès qu'ont faits les transports aériens grâce à l'utilisation d'avions géants et d'aérobuses, nous allons avoir besoin d'aéroports de grandes dimensions. Ceci soulève un autre point qui est la tendance d'Air Canada à réduire la fréquence des vols par l'utilisation d'appareils plus importants. Bien sûr l'utilisation d'avions plus grands tel que le Super DC-8, qui dessert actuellement Saint-Jean, impose de telles épreuves aux aéroports à faible capacité qu'il est difficile sinon impossible d'en sortir indemne. Il serait beaucoup plus pratique pour Air Canada d'utiliser davantage des appareils plus petits tel que le DC-9 au lieu des deux Super DC-8 qui desservent actuellement Saint-Jean car cela lui permettrait d'augmenter le nombre de vols directs partant de Montréal et de Toronto. Ainsi au lieu de deux vols directs il y en aurait quatre. En plus de ces vols directs nous avons toujours le service Vanguard qui est un service local opérant entre Saint-Jean et Toronto. Nous avons actuellement un service limité vers Boston par DC-9, avec correspondances à Halifax pour les destinations situées dans l'Ouest du Canada. Je ne pense pas qu'on puisse justifier une augmentation de la fréquence de desserte.

Si l'on compare les données statistiques que j'ai consignées au compte rendu avec la fréquence actuelle des vols, il semble que nous n'ayons pas ce qui nous revient en matière de service et que l'on ne nous assure pas le même service qu'aux autres aéroports des provinces atlantiques. Les vols sont beaucoup plus fréquents dans la ville de Saint-Jean par exemple et à Halifax, et pourtant Saint-Jean et Halifax ne dépendent pas entièrement du transport aérien comme l'Est de Terre-Neuve. Il n'y a pas d'autre moyen que l'avion pour sortir de Terre-Neuve, à moins de prendre l'autobus qui traverse l'île et de courir le risque d'être estropié pour la vie, pour avoir occupé durant plus de 14 heures un siège beaucoup trop petit, fabriqué pour de petites personnes. Je m'apitoie sur le sort de ceux qui courent le risque d'un aussi déplaisant voyage. Vous constaterez qu'il y en a bien peu. L'avion est donc la seule façon de sortir de Terre-Neuve et le service aérien est beaucoup plus important pour Terre-Neuve que pour les autres provinces Maritimes. Il y a

donc lieu d'améliorer le service du point de vue de la fréquence des vols par l'utilisation de petits avions et l'aménagement de nouvelles aéroports. Le seul parti à prendre dans ce dernier cas serait d'en construire de nouvelles, car les installations actuelles sont tout à fait insuffisantes.

Quelques mots s'imposent au sujet des lignes aériennes régionales. Je suis au nombre des députés qui sont persuadés que l'Eastern Provincial Airways est sans doute l'une des meilleures compagnies aériennes de l'Amérique du Nord. Le service qu'elle assure aux régions atlantiques du pays et au Labrador est sans égal sur tout le continent. Le service à bord pourrait servir d'exemple à Air Canada. L'équipement est supérieur à celui d'Air Canada sur toute la ligne, car l'EPA utilise le Boeing 737, de beaucoup préférable, à mon modeste avis, au DC-9. Le service de l'EPA est remarquable. On devrait dire précisément à la compagnie en quoi consiste la situation au Canada, du point de vue de la politique ministérielle en matière de transport aérien régional, afin qu'elle puisse réaliser ses projets à long terme et planifier judicieusement.

Mon collègue me rappelle que je risque de faire échouer le projet de résolution en prolongeant le débat. Je serais le dernier à vouloir agir de la sorte et je vais donc reprendre mon siège.

M. l'Orateur: Les députés souhaitent-ils que la présidence déclare qu'il est 6 heures ou dois-je mettre la question aux voix?

Des voix: Le vote!

[Français]

M. Jacques-L. Trudel (Montréal-Bourassa): Monsieur le président, je dois tout d'abord féliciter l'honorable député de Saint-Jean-Lancaster (M. Bell), qui a bien voulu présenter l'avis de motion à l'étude.

Après avoir écouté le député attentivement, j'en ai appris beaucoup plus sur la nécessité d'une politique régionale de transport, sur les problèmes engendrés par la température dans les provinces Maritimes et sur les références au rapport de la Commission sur le transport aérien dans ces provinces que sur les buts visés par la motion.

L'honorable député a proposé très peu de solutions, et il a dit qu'il laisserait la chance à d'autres députés de participer au débat. J'ai écouté ceux qui ont bien voulu y participer, entre autres l'honorable député de Gaspé (M. Cyr), qui a fait un exposé sur les repercussions économiques que pourrait entraîner l'application d'une politique régionale dans cette région. Je partage son avis à l'effet qu'on devrait certainement avoir une politique régionale; cela faciliterait le transport aérien, surtout dans l'Est.

L'honorable député de South Western Nova (M. Co-meau) a demandé, avec une certaine véhémence, qu'on commence les études.

Je vous signale qu'il est six heures, monsieur le président.

M. l'Orateur: A l'ordre. L'heure réservée à l'étude des affaires inscrites au nom des députés étant écoulée, je quitte maintenant le fauteuil jusqu'à huit heures.

(La séance est suspendue à 6 heures.)