

province. Toutefois, l'étude que celui-ci et d'autres députés ont mentionnée est de nature technique et démontre des choses intéressantes. Elle révèle, par exemple, que l'aéroport de Moncton ne devrait pas être laissé sans aide, parce qu'il rapporte plus qu'il ne coûte au gouvernement pour l'administrer.

De plus, le rapport de la Commission démontre que l'aéroport de Saint-Jean est loin de ne pas être rentable.

Le rapport démontre également pourquoi l'aéroport de Fredericton, à cause de sa situation, près de la capitale, est nécessaire.

Il me semble que le raisonnement derrière la conclusion du rapport est sain. C'est un bon raisonnement. La philosophie à l'effet qu'un aéroport central serait meilleur que trois petits aéroports n'est pas nécessairement vrai. Lorsque j'ai entendu parler de cela, il y a quelques années, cela m'a frappé aussi. J'ai cru que nous pourrions fermer certains petits aéroports et en avoir un plus grand. Mais lorsqu'on étudie les chiffres cités dans le rapport, il est très intéressant de constater que le service qu'Air Canada a assuré à Saint-Jean, par exemple, de même qu'à Fredericton et Moncton, ne se fait pas à perte. Peut-être n'est-il pas aussi efficace qu'il devrait l'être, comme l'a dit l'honorable député de Saint-Jean-Lancaster, mais, au moins, il se justifie.

L'aéroport de Moncton, à cause de sa situation au centre des provinces Maritimes, reçoit beaucoup d'avions privés. La même chose s'applique à Fredericton. Si l'on réduisait l'importance de cet aéroport et son trafic, ce ne serait pas à l'avantage de la population ni du gouvernement, car peut-être y aurait-il la perte des revenus?

De plus, quant à savoir s'il doit y avoir un aéroport international au Nouveau-Brunswick, il me semble que les facteurs à considérer sont clairs et nets. C'est une question de déterminer si le trafic international le justifie, et les députés de l'opposition qui ont pris part au débat n'ont indiqué aucune étude qui le démontrait. J'aimerais bien les voir, parce que je suis certain que les députés sont assez responsables pour ne pas suggérer qu'on construise des aéroports internationaux partout, sans s'assurer que le marché le justifie.

Par exemple, Halifax est en train d'aménager un service aérien international. Cela semble fonctionner assez bien. Il existe au moins une envolée d'Halifax à Londres, trois ou quatre fois par semaine. Alors, il s'agit de déterminer quel serait le trafic, quelle serait la demande et, de là, décider s'il serait avantageux de construire un aéroport. Je suis certain, je le répète, que les députés sont trop responsables pour suggérer tout simplement qu'on construise des aéroports pour le plaisir d'en construire, parce que si l'on veut vraiment en construire, le Nord du Nouveau-Brunswick, où l'on pourrait en construire, en a besoin.

Les citoyens de Bathurst et de la région de Campbellton disent que leurs aéroports devraient être développés davantage.

Alors, avant de décider de dépenser de l'argent pour l'établissement d'infrastructures comme celles-là, au Nouveau-Brunswick, il faudra les justifier.

• (5.40 p.m.)

[Traduction]

M. James A. McGrath (Saint-Jean-Est): Monsieur l'Orateur, je voudrais dire quelques mots en faveur de la

[M. Breaux.]

résolution, que mon collègue de Saint-Jean-Lancaster (M. Bell) fait chaque année. Je ne connais pas autant que lui ou que l'orateur précédent les problèmes de transport de cette province, mais tous ceux qui voyagent dans les provinces maritimes et qui ont l'occasion de visiter le Nouveau-Brunswick ne peuvent pas ne pas se rendre compte de la nécessité d'un nouvel aéroport qui desservirait surtout les villes de Moncton et de Saint-Jean et de la région entre les deux. Les aéroports au Nouveau-Brunswick, comme tous ceux des provinces de l'Atlantique, sont petits et inefficaces; les aérogares ne sont pas à la hauteur du trafic d'aujourd'hui et les installations ne pourront jamais satisfaire à la demande qu'on prévoit pour l'avenir.

Cette résolution me permet par ailleurs de dire quelques mots sur les problèmes de transport aérien auxquels, nous Terre-Neuviens, devons faire face. Chez moi, à Saint-Jean, une ville de 100,000 habitants, nous dépendons presque entièrement du transport aérien. L'aéroport de Saint-Jean dessert plus de 150,000 habitants. Nous avons le deuxième aéroport des provinces de l'Atlantique pour ce qui est du nombre annuel de passagers, mais il est intéressant de noter que nous venons au troisième rang quant à l'espace terminal nécessaire au service des passagers.

Peut-être certaines statistiques illustreront-elles le problème en cause. Je voudrais citer un extrait d'une réponse à une question écrite que j'avais posée en février de cette année. Je demandais quel avait été le nombre total de passagers dans chaque grand aéroport de l'Atlantique au cours des cinq dernières années. Les chiffres pour Saint-Jean de Terre-Neuve montrent que l'affluence est passée de 145,000 passagers en 1965 à 189,500 en 1969. Le chiffre pour Halifax dépasse 500,000, car c'est l'aéroport le plus important des provinces de l'Atlantique puisque c'est aussi un aéroport international. Le nombre de passagers à Moncton a été plutôt stable depuis cinq ans, et il était de 133,600 en 1969. La même année, le nombre des passagers à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, était de 123,000.

Je voudrais appliquer ces statistiques à Saint-Jean de Terre-Neuve. Les dossiers de l'endroit indiquent que le nombre des gens qui y prennent l'avion augmente et que les exigences s'accroissent aux installations très limitées de l'aéroport de Saint-Jean. Une superficie de 9,320 pieds carrés était à la disposition des 189,000 voyageurs à cette aérogare, comparativement à 39,000 pieds carrés pour les 69,000 voyageurs à celui de Gander, qui vient au dernier rang des principaux aéroports des provinces atlantiques. L'aérogare d'Halifax a une superficie de 43,000 pieds carrés, ce qui, je le répète, place Saint-Jean au deuxième rang des aéroports les plus achalandés même si la superficie de l'aérogare est la troisième plus petite. Cela montre que l'aérogare de Saint-Jean est débordée, surtout pendant la saison des vacances, en juin, juillet et août, pendant laquelle le tourisme bat son plein et les vacanciers affluent du continent et d'ailleurs.

L'aérogare de Saint-Jean a été l'une des premières de la nouvelle série à être construite. C'était en 1958, et elle a subi peu de transformations depuis son inauguration, si ce n'est un petit rajout qui a permis d'agrandir le restau-