

En conséquence, j'inciterais le ministre des Transports à envisager des rencontres le plus tôt possible avec ses homologues provinciaux afin d'établir une coopération financière pour améliorer les réseaux routiers de cette région. Si une telle chose pouvait se réaliser, je suis convaincu que toute la population du Nord-Ouest québécois serait reconnaissante envers le gouvernement fédéral si cette initiative débouchait à des résultats concrets. Monsieur le président, dans un autre ordre d'idées, j'aimerais souligner le problème qui m'a été soumis par la compagnie d'aviation *Nordair*, une compagnie qui dessert la région que je représente. Le président de cette compagnie, M. André Lizotte, m'écrivait il n'y a pas très longtemps, pour me parler d'une condition qui a été insérée dans leur permis d'opération de la *Nordair* par la Commission canadienne des transports. Cette condition empêche la *Nordair* de desservir par un vol direct Montréal et Val-d'Or. Elle oblige cette même compagnie à continuer son vol jusqu'à Matagami. L'avion ne peut aller de Montréal à Val d'Or et retourner directement à Montréal.

La conséquence de cette condition est que la *Nordair* est obligée d'annuler le vol si les conditions météorologiques ne sont pas bonnes entre Montréal et Matagami. Même si le temps est parfait entre Montréal et Val-d'Or, tous ceux qui voulaient se rendre à Val-d'Or seulement se retrouvent privés de leur envolée. Cette condition inscrite au permis de la *Nordair* est injuste, à mon avis, et selon la compagnie. Je crois que la Commission canadienne des transports, si elle a vraiment à cœur les intérêts de la population du Nord-Ouest québécois, doit supprimer cette condition. Ainsi, la *Nordair* pourra utiliser les avions réactés.

La seule chose qui empêche cette société d'utiliser des avions réactés ou plus rapides est actuellement le fait que l'aéroport de Matagami est incapable de recevoir des avions de ce type. Il en résulte que tous les passagers Montréal-Val-d'Or sont privés du confort d'un réacté simplement à cause de cette condition inscrite sur le permis de *Nordair*. J'espère que la commission est disposée à annuler cette condition qui prive la population du Nord-Ouest d'un service de qualité dans ce domaine.

Ce sont là, monsieur le président, quelques observations que je tenais à faire à ce stade-ci des débats sur la motion à l'étude aujourd'hui. Quant aux compagnies aériennes, j'aimerais tout simplement demander au ministre ce qui se produit aujourd'hui avec les discussions que des gens de Chibougamau ont eues avec l'ancien ministre des Transports et même avec le ministre actuel au sujet de l'aéroport de Chibougamau lequel, on s'en souvient très bien, nous du Nord-Ouest québécois au moment de l'élection de 1974, quand le ministre d'alors se promenait dans la région...

● (1720)

[Traduction]

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre. Je m'excuse d'interrompre le député mais son temps de parole est écoulé. Il peut continuer s'il obtient le consentement unanime. Le député a-t-il le consentement unanime?

Des voix: Non.

M. D. M. Collenette (York-Est): Monsieur l'Orateur, avant d'aller plus loin, j'aimerais relire la motion à l'étude. Elle stipule:

Politiques des transports

Que, de l'avis de la Chambre, les politiques des transports du gouvernement n'ont pas répondu aux besoins des secteurs urbains et ruraux du Canada.

C'est certes une accusation très grave de la part du parti conservateur, monsieur l'Orateur, mais actuellement on ne compte que trois députés conservateurs à la Chambre. Non, quatre. Voilà le parti à qui nous devons d'être saisis de cette motion aujourd'hui, et on ne peut en voir que quatre ou cinq députés à la Chambre. Je trouve cela absolument honteux.

● (1730)

Une voix: Il y a également un député derrière les rideaux.

M. Collenette: Les Canadiens peuvent-ils croire en la sincérité des auteurs de cette motion quand l'opposition ne peut même pas rallier un nombre décent de députés pour assister au débat, peu importe l'étiquette du député qui a la parole? Voilà qui témoigne du grand désordre régnant dans l'opposition.

Avant d'aborder l'essentiel de mon intervention, je tiens à relever une très grave accusation proférée par le député de Selkirk (M. Whiteway). Il a malheureusement quitté la Chambre et ne pourra donc entendre mes observations. Voilà une attitude très impolie de sa part. Il a accusé les députés qui étaient dans les provinces de l'Atlantique la semaine dernière avec le comité permanent des transports et des communications—les députés de Restigouche (M. Harquail), de Madawaska-Victoria (M. Corbin), de Saint-Jean-Lancaster (M. Landers) et moi-même—d'être carrément opposés aux politiques du gouvernement en matière de transport, surtout le principe du paiement par l'utilisateur. C'est faux, et le compte rendu indique qu'aucun des quatre députés qui se trouvaient à la Chambre à ce moment-là n'ont fait ces remarques. Avant de porter de nouvelles accusations, le député de Selkirk devrait vérifier les faits.

La nature éclectique de cette motion est telle que je peux parler de n'importe quel aspect de la politique des transports. Le ministre a parlé d'une politique générale des transports, le parrain de la motion, d'une politique des transports dans un contexte rural et le député de Selkirk a longuement parlé d'un réseau de transport urbain. Je ne veux pas répéter les remarques que j'ai faites à la Chambre le 2 mars au sujet du transport urbain, mais je m'y reporterai quand même. A l'instar du député de Halton (M. Philbrook), je suis un des députés du parti au pouvoir qui a le plus poussé le gouvernement à prendre des engagements dans le domaine du transport urbain et de banlieue.

Les promesses que le premier ministre (M. Trudeau) a faites en juin 1974 manquaient de réalisme. Si le gouvernement réalisait dans un court laps de temps tous les projets qu'il a annoncés, il ferait pratiquement faillite. Le 2 mars, j'ai dit à la Chambre que nous devons respecter nos engagements en partie afin de témoigner de notre bonne foi et de conserver notre crédibilité auprès des habitants des grandes villes, et surtout de ceux du grand Toronto.

On a accusé le gouvernement de n'avoir rien fait pour les transports de banlieue; il s'agit là d'un nouveau mensonge qui a été répandu par l'opposition. Pour la première fois, pendant l'année financière 1972-1973, le gouvernement a offert des subventions pour les projets de recherche et autres projets témoins. Il y a environ un an et demi, le gouvernement annonça la création d'un programme d'aide en immobilisations pour divers services de train de banlieue. La première subvention en vertu de ce programme fut accordée le 1^{er} avril de cette