

de Rouyn, d'Earlton, de North Bay et de Toronto sont aptes à recevoir les DC-9.

Depuis déjà plusieurs mois, je reçois des plaintes, jour après jour, de citoyens de ma région qui sont laissés sur le quai, à Montréal, et qui ne peuvent prendre l'avion à Ottawa, parce que d'autres passagers voyageant abord de l'avion du matin de Montréal à Ottawa prennent ainsi la place de ceux qui doivent se rendre dans ma région.

La même situation existe sur le trajet de Rouyn-Val-d'Or-Ottawa-Montréal. Des gens de ma région sont obligés de descendre à Ottawa et d'attendre un autre avion pour se rendre à Montréal, parce que des fonctionnaires du gouvernement prennent le vol 391 ou 390, d'Ottawa à Montréal,—un trajet de 125 milles—et occupent les places de ceux qui viennent de 300 ou 400 milles d'Ottawa.

Monsieur l'Orateur, j'ai signalé cet état de choses au ministre des Transports. J'ai fait des instances auprès d'Air Canada et l'on ne semble pas comprendre la situation. Lorsque nous partons de Montréal en direction du Nord, en passant par Ottawa, le matin, les fonctionnaires pourraient prendre un autre vol, 20 ou 25 minutes plus tard. Mais non! On prend l'avion en direction de Val-d'Or et Rouyn et, ensuite, des employés d'Air Canada nous disent que ce service n'est pas rentable.

Sur le service de Montréal-Ottawa, Val-d'Or, Rouyn, Earlton, North Bay et Toronto, l'avion est vide à partir d'Ottawa. Il est clair que ce service n'est pas rentable.

Alors, je prie le ministre des Transports de demander aux bureaucrates d'Ottawa de prendre un autre avion partant de Montréal et de nous ficher la paix sur les vols vers le Nord-Ouest québécois et le Nord-Est ontarien.

Monsieur l'Orateur, voilà pourquoi je posait l'autre jour une question au ministre. De plus en plus, les voyageurs empruntent les services aériens. Qu'on remplace donc le Viscount par un DC-9, ce qui permettrait à deux fois plus de passagers de circuler entre Montréal et ma région.

Cela ne constitue pas une demande extraordinaire: elle tient compte du bon sens. Ce qui n'a pas de sens, c'est le fait de prendre des gens à Montréal et de les emmener à Ottawa, pour se rendre jusqu'à Toronto avec un avion vide. Ceux qui voyagent entre Montréal et Ottawa devraient emprunter un autre avion que celui qui doit desservir le Nord-Ouest québécois.

On me dit que les pistes d'atterrissage dans ma région sont conformes aux normes de l'aviation et peuvent recevoir les DC-9. Il existe une clientèle suffisante, surtout depuis qu'il est question du «fameux» projet de la baie James, pour justifier la mise en service d'un DC-9 à la place du Viscount. J'aimerais que le ministre des Transports—le ministre n'est pas à la Chambre et j'aurais aimé qu'il y soit ce soir—tienne compte de ce que je demande actuellement, afin que les citoyens de ma région jouissent d'un meilleur service de transport aérien.

[Traduction]

M. Allen B. Sulatycky (secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Monsieur l'Orateur, en l'absence du secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Duquet), je suis heureux de pouvoir brièvement répondre au député de Témiscamingue (M. Caouette). Bien que je puisse éclaircir la plupart des points soulevés dans sa question, il me semble qu'une partie au moins de ces problèmes ont plus trait à des difficultés de réservations qu'à des déficiences concernant les installations et les avions que fournit Air Canada ou le ministre des Transports.

[M. Caouette.]

Dans la question qu'il a posée au ministre, le 9 novembre, le député a réclamé une amélioration du service d'Air Canada vers Rouyn-Noranda et la possibilité de mettre en service des avions du type DC-9. Ces deux questions sont à l'étude. Le ministère des Transports, comme d'ailleurs Air Canada, sont tout à fait conscients des changements qui interviennent dans les mouvements de passagers vers les différentes régions du Québec et du Canada et les experts révisent constamment les données en fonction des besoins futurs. Air Canada vient justement de terminer une étude sur les mouvements de passagers vers différents points du Nord-Ouest du Québec et les résultats montrent que, la plupart du temps, le taux de fréquentation est de l'ordre de 75 p. 100. Une difficulté surgit les vendredis où la demande s'accroît. On l'a résolue, cependant, par la mise en service d'un avion supplémentaire.

J'ai en main une lettre qui expose en détails les efforts qu'on a déployés et qu'on déploie toujours en vue d'assurer un bon service pour la circonscription de mon collègue. Cette lettre est un peu longue et je ne la lirai pas maintenant, mais j'en ferai parvenir une copie au député, comme j'appellerai également l'attention du ministre des Transports sur un certain nombre d'autres points qu'il a soulevés ce soir.

LES GRAINS—LE BLÉ—LA DÉCLARATION D'UN MINISTRE AU SUJET DU RÉGIME DE DOUBLE PRIX—LES INTENTIONS DU GOUVERNEMENT

M. Lorne Nystrom (Yorkton-Melville): Monsieur l'Orateur, le 4 novembre je demandais au premier ministre (M. Trudeau) si le ministre des Approvisionnements et Services (M. Richardson) «énonçait la politique gouvernementale en déclarant qu'un régime de double prix s'imposait maintenant pour le blé dont le prix de vente minimum au Canada serait de \$3 le boisseau.»

Le premier ministre avait alors répondu qu'il n'avait pas saisi la déclaration attribuée au ministre, mais qu'il consulterait le hansard et ce qu'il avait dit, avant de préciser la politique du gouvernement. A l'issue de l'élection dans Assiniboia, le gouvernement peut être persuadé que ce devrait être sa politique officielle, et j'espère que le secrétaire parlementaire du premier ministre (M. Danson) accueillera l'idée favorablement quand il répondra.

La question d'un régime de double prix est débattue depuis plusieurs années dans les Prairies. Aussi loin que je me souviens, et peut-être bien avant, la plupart des principaux organismes agricoles ont préconisé un régime à double prix. Le parti libéral lui-même, du temps qu'il était au pouvoir comme lorsqu'il était de l'opposition, a promis à diverses reprises un régime de deux prix pour les céréales. J'ai ici des coupures de journaux datées du mois de mai 1969 dans lesquelles on rapporte que le ministre de l'Agriculture (M. Olson) a déclaré appuyer, en principe, ce régime des deux prix. J'en ai une autre, datée du 19 janvier 1971, selon laquelle le ministre chargé de la Commission du blé aurait déclaré ceci, en plaidant la cause du régime des deux prix auprès du cabinet, et je cite:

• (10.10 p.m.)

Le cabinet fédéral a rejeté, pour l'instant, un projet de régime de deux prix pour le blé qui avait pour objectif d'aider les cultivateurs de l'Ouest dans leurs difficultés financières.

M. Otto Lang, ministre chargé de la Commission canadienne du blé, l'a lui-même recommandé au cabinet il y a deux mois environ lorsque le gouvernement mettait au point les derniers détails de sa