

tuyaux qui s'en vont dans tous les sens. A l'heure actuelle, les voitures consomment plus d'essence qu'elles ne devraient, mais elles suppriment le smog. Si vous voulez retirer le filtre pour mettre du Quickstart dans le carburateur, vous aurez même du mal à atteindre celui-ci.

Nous ne construisons pas des voitures sûres, compte tenu des conditions canadiennes. J'estime que nous devrions demeurer des maîtres absolus et permanents de nos voitures au lieu d'être obligés de nous pencher pour presser sur l'étrangleur, de gratter la neige sur les vitres et ainsi de suite. Certes, à Ottawa, les routes ne permettent pas de consacrer beaucoup de temps à la conduite même.

Au Canada, on a mis au point un pneu clouté qui ne sert vraiment qu'environ trois fois par an, bien qu'il ait rendu de grands services. On l'a introduit à grand renfort de publicité. Le ministère de la Voirie nous dit maintenant qu'il en coûtera une fortune pour réparer les routes et qu'il devra interdire l'usage de ces pneus. Ceux-ci fonctionnent bien au début de la soudure, de l'été à l'hiver. Avec les deux premiers pouces de neige sur les routes et lorsqu'on n'est pas sûr de la manière de conduire, les pneus cloutés sont très utiles.

L'hon. M. Jamieson: Il est dix heures. Il faudrait que vous débrayiez.

M. Peters: Oui, je faisais cela et ça marchait bien. J'ai constaté qu'il existe pour les pneus un autre petit dispositif qui coûte 99c. C'est un peu comme le vieux truc des camionneurs, qui consiste à verser du Javex sur ses pneus lorsqu'il fait vraiment très mauvais.

Le ministre a parlé de 29 normes de sécurité. Ces normes ne sont pas canadiennes, mais américaines. Je ne critique pas le ministre à ce sujet. A mon avis, le *Consumers Report* a relevé suffisamment de défauts aux États-Unis dans le domaine de la sécurité automobile pour qu'on puisse facilement dresser une liste de 29 normes d'inspection.

Ce qu'il nous faut au Canada, c'est un Code de sécurité qui exige l'installation sur les voitures, de dispositifs qui assurent la sécurité de la conduite sur nos routes, en particulier l'hiver. Jusqu'ici aucune voiture n'a été construite au Canada. Même ma Volvo, qui est importée de Suède ne supporte pas l'hiver dans le Nord de l'Ontario. Je suppose qu'on demandera au ministre d'ajouter d'autres points à sa liste, afin de répondre aux conditions canadiennes de sécurité. A cet égard, il recevra l'appui de nombreux députés et du public en général.

Puis-je signaler qu'il est dix heures?

• (10.00 p.m.)

LA MOTION D'AJOURNEMENT

Une motion d'ajournement de la Chambre aux termes de l'article 40 du Règlement est censée avoir été présentée.

LES TRANSPORTS AÉRIENS—LA SUPPRESSION DU SERVICE AÉRIEN DE LA TRANSAIR DANS L'OUEST DU MANITOBA

L'hon. W. G. Dinsdale (Brandon-Souris): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de constater la présence du ministre à la Chambre ce soir, car je voudrais discuter brièvement d'une question que je posais le 4 janvier dernier sur la politique régionale aérienne dans l'Ouest canadien. En réponse à la question, le ministre a dit que par suite de mémoires récemment soumis par la Transair, qui assure le service aérien dans la région du Manitoba et de la Saskatchewan, il pourrait apporter une solution pleinement satisfaisante pour le député et ceux qu'il représente. Si je reprends la question ce soir, c'est qu'à la suite d'une série de pourparlers et de négociations, la situation s'est quelque peu modifiée depuis le 14 janvier et certains aspects auraient besoin d'être élucidés.

J'aimerais signaler au ministre une chose qu'il sait déjà, j'en suis sûr, que les annales de la politique régionale dans cette partie du Canada commencent avec l'époque où Air Canada assurait un service de la classe 1. Il a été aboli et Air Canada a été remplacé par la Transair, moyennant subvention. Puis la subvention fut supprimée et Transair a assuré le service de la classe 1 sans subvention.

J'insiste sur l'importance de maintenir le service de la classe 1 car il règne une certaine incertitude au sujet des subventions accordées aux opérations des aéroports. Elles s'appliquent non seulement aux transporteurs régionaux et aux grands aéroports utilisés par ces transporteurs qui assurent le service de la classe 1, mais encore à la construction d'un terminus pour les passagers qui est maintenant à l'étude. On se demande si ces subventions sont liées au maintien du service de la classe 1.

Il ressort également de discussions que le trafic des marchandises et le transport aérien des marchandises sur cette ligne latérale de service régional de l'Ouest ont augmenté de façon appréciable depuis un environ. Cette augmentation est en relation directe avec la croissance encourageante de l'industrie dans cette partie de l'Ouest, due au stimulant apporté par le programme de développement régional. Il me semble qu'un programme de stimulants régionaux ne se conçoit pas sans un service aérien adéquat. Les deux devraient aller de pair.