

mais il appartient également au cabinet de se faire conseiller sur des questions de ce genre. Or, on ne saurait s'adresser à un meilleur organisme que la Commission du transport aérien pour obtenir des conseils à cet égard. C'est pourquoi j'ai invité le ministre à y réfléchir.

La dernière fois que la Chambre a été saisie des crédits du ministre, j'ai soulevé un autre point dont j'aimerais dire quelques mots à ce stade-ci. Dans le passé, j'ai protesté énergiquement contre le favoritisme indu et inexplicable qu'a manifesté le ministre des Mines et des Relevés techniques, avec la connivence du ministre des Transports, à l'égard d'*Autair Helicopter Services Limited*. Ce serait déjà bien répréhensible même si l'*Autair* avait bonne réputation, mais j'en ai déjà dit suffisamment au sujet des antécédents de cette société, y compris son statut en matière d'accident et d'assurance, pour convaincre toute personne raisonnable que le gouvernement actuel n'aurait jamais dû accorder un contrat dans un cas où la vie de fonctionnaires de l'État était en danger. En agissant ainsi, j'ai déclaré erronément que ces accidents avaient eu lieu sur le plateau continental polaire. J'ai appris depuis qu'ils s'étaient produits dans la partie septentrionale de Québec. Cependant, c'est surtout le fait que ces accidents se sont produits, et non pas l'endroit où ils sont arrivés qui importe. Ces accidents ont effectivement eu lieu, et il n'y a aucun doute sur les difficultés qu'a rencontrées l'entreprise à propos de son assurance.

L'hon. M. Balcer: Afin de mettre les choses au point, permettez-moi de dire que la dernière fois que le comité a été saisi des crédits de mon ministère, le député de Laurier a prononcé un discours assez long comportant des observations désobligeantes pour l'*Autair*, dans lesquelles il a rejeté le blâme à partie égale sur le ministre des Transports et le ministre des Mines et des Relevés techniques. Les questions soulevées par le député au sujet de l'*Autair* visaient surtout un contrat accordé à cette compagnie par un autre service de l'État, ainsi que la mesure de sécurité offerte par l'entreprise. Ma compétence se limite aux règlements de la Commission des transports aériens qui relève du ministre des Transports, et à leur application. J'ai vérifié certains points avec mes collaborateurs, et en ce qui concerne le contrat dont s'est plaint le député la dernière fois que la Chambre était saisie de mes crédits; on me dit que rien ne prouve que l'*Autair* ait violé un règlement quelconque de la commission ou du ministère. La façon de procéder pour le dépôt des tarifs était, par exemple, tout à fait légale. En vertu

du règlement de la commission, il est exact que la façon de procéder, lors d'un retard dans le dépôt des tarifs, soulève, même lorsqu'elle est légale, certaines questions au sujet des délais. Ce n'est pas nouveau pour la commission, étant donné qu'on a déjà, à plusieurs reprises, soulevé ces questions par rapport à d'autres entreprises de transport.

Le ministère a décidé subséquemment, à la suite de plusieurs cas de retard dans le dépôt des tarifs juste avant qu'on accorde un contrat, qu'il établirait une nouvelle règle au sujet de ce dépôt. Le ministère a donc prévu un préavis plus long, afin d'éviter les possibilités d'avantages injustes. Il n'en reste pas moins que la compagnie n'a rien fait d'illégal en l'occurrence.

Mon honorable ami a mentionné la question des accidents. A la suite de son discours précédent, le ministère a fait enquête sur l'accident qu'il avait mentionné. Nous avons découvert qu'aucun des avions de l'*Autair* n'avait subi de dommage lors des accidents relevés, et même qu'aucun de ses appareils n'avait eu le moindre accident à la date où la lettre a été écrite en 1961, c'est-à-dire le 12 juin dernier.

A la suite d'enquêtes menées par notre bureau régional de Montréal, nous n'avons pu découvrir aucun accident auquel aurait été mêlée, depuis 1961, l'*Autair Helicopter Services Limited*. Un appareil a subi un accident après cet échange de correspondance. L'accident est survenu au nord de Fort-Frances; il s'agissait d'un hélicoptère Bell. Le pilote a perdu le contrôle de son appareil qui a coulé dans six pieds d'eau, mais personne n'a été blessé.

(Le crédit est adopté.)

Direction de l'aviation civile—

434. Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel à l'égard des aéroports nationaux (selon la décision du ministre des Transports) et d'installations connexes; contributions à la construction faite par les autorités locales ou privées à l'égard de ces aéroports, ainsi que les sommes payables en règlement de réclamations pour indemnisation des personnes dont les propriétés subissent un dommage par suite de l'application d'un règlement de zonage en vertu de l'alinéa j) du paragraphe (1) de l'article 4 de la Loi sur l'aéronautique, et autorisation, nonobstant les dispositions de l'article 30 de la Loi sur l'administration financière, de prendre pour l'année courante des engagements ne dépassant pas \$69,893,200 en tout, \$60,900,000.

M. Regier: Monsieur le président, le ministre pourrait-il nous dire brièvement ce qui se fait en vue d'aménager un aéroport auxiliaire à Vancouver? Je songe en particulier à l'aéroport envisagé de Pitt-Meadows. Y a-t-il des chances qu'on mette ce projet en marche l'année prochaine?