

M. GREEN: Air-Canada paie peut-être la location du champ? J'y ai atterri moi-même et je me demande quelle entente on a conclue.

L'hon. M. CHEVRIER: Non. Il n'est pas question de location. Air-Canada paie le montant nécessaire pour avoir accès à l'aéroport et le ministère rembourse ensuite la société.

M. GREEN: N'y a-t-il pas entente mutuelle avec les Etats-Unis? Des lignes américaines utilisent plusieurs aéroports canadiens et les deux gouvernements pourraient en venir à une entente en vertu de laquelle Air-Canada utiliserait les aéroports américains, et les lignes américaines, les ports canadiens.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne suis au courant d'aucune entente de ce genre. Dans l'établissement d'une route aérienne entre Toronto et Winnipeg, par voie de Sault-Ste-Marie, il a été question d'aménager un aéroport à Sault-Ste-Marie, Ontario, mais après examen, on a tenu compte du coût particulièrement élevé de l'aménagement en regard de celui de l'utilisation d'un aéroport déjà existant, et la dernière alternative a fixé notre choix. Nous avons pensé qu'il serait de beaucoup plus profitable de demander aux autorités du Michigan de permettre à Air-Canada d'exploiter son service dans ces conditions, étant donné le coût élevé de la construction de l'aérodrome, comparativement à celui qui existait déjà. Le budget ordinaire des dépenses ne renfermait pas de crédit pour couvrir une entente de cette nature. Je ne saurais dire quelles autres dépenses le Canada a faites à cet endroit. J'obtiendrai les renseignements s'il le désire. Il ne s'agit que d'un faible montant, et j'imagine que le Canada a dépensé beaucoup plus que cela.

M. GREEN: Les Américains paient-ils quelque chose lorsqu'ils se servent de nos aéroports? Ils ont des lignes à plusieurs endroits du Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, il y a un tarif établi. L'honorable député n'était peut-être pas présent quand nous avons discuté cette question assez longuement. J'ai déposé un état des droits exigés des lignes américaines et autres qui empruntent nos aéroports. Le calcul est assez compliqué, car il faut tenir compte du poids de l'avion, de la charge qu'il porte, et le reste.

M. GREEN: Contribuent-elles à l'amélioration de nos aéroports?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, elles ne versent que les droits réguliers.

M. GREEN: Je suppose que nous versons des droits à Sault-Ste-Marie, dans le Michigan, en plus de contribuer au coût des améliorations, n'est-ce pas?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne le crois pas. Si ce crédit et le suivant sont indiqués sous des postes différents, c'est qu'il s'agit d'une toute autre entente avec les Etats-Unis. Il ne s'agit pas de l'entente visée par le crédit général destiné à l'exploitation de champs d'atterrissage, et le reste. Aussi, y est-il pourvu séparément. Il s'agit d'une situation différente et de circonstances spéciales. C'est pourquoi je ne crois pas qu'il y ait d'entente analogue, bien que je n'en sois pas trop sûr.

M. MacNICOL: Le poste n° 917 vise le même genre de circonstances?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. KNOWLES: Le ministre peut-il nous indiquer la nature des améliorations envisagées à l'aéroport de Kinross? Si je comprends bien, cet aéroport a été aménagé durant la guerre à titre d'entreprise de défense et ceux qui y sont allés reconnaissent que ses pistes d'envol en béton en font l'un des meilleurs de toute l'Amérique du Nord.

M. LENNARD: Quelles améliorations pourrait-on y apporter?

L'hon. M. CHEVRIER: Le crédit est destinée à autoriser la contribution aux Lignes aériennes Trans-Canada pour l'amélioration du transport aérien à l'aéroport de Kinross. Il permettra de rembourser à Air-Canada sa part des frais d'installation de l'éclairage de la piste de manière à répondre aux normes et aux besoins des Lignes Trans-Canada. Le coût total de ces améliorations s'est élevé à \$28,891; l'Etat du Michigan a contribué \$10,000 et le solde de \$19,000 servira à répondre aux exigences de l'entente conclue par les lignes aériennes.

(Le crédit est adopté.)

Service aérien—Division de l'aviation civile—917. Pour autoriser la contribution d'un montant, n'excédant pas \$137,490 à l'Etat du Michigan, division de l'aéronautique des Etats-Unis, pour les frais de service et d'entretien de certains services aériens à Houghton et Grand-Marais, Michigan, Etats-Unis, pour l'usage d'avions canadiens, certifiés par le Contrôleur de l'aviation civile et approuvés par le ministre des Transports, \$137,490.

M. CASTLEDEN: Quelle est la nature des services prévus par ce crédit de \$137,000? Je n'y comprends rien. Je ne crois pas qu'il y ait là de champ d'atterrissage, à moins que ce ne soit un champ de secours.

L'hon. M. CHEVRIER: En effet. La situation est ici la même qu'à Kinross. L'aéroport