

dans plusieurs cas, des changements de devis dans la construction des avions. Il faut allonger et renforcer les pistes d'atterrissage, élargir l'aire de stationnement, agrandir les hangars et les entrepôts de carburant. Le choix des emplacements des aéroports exige d'autre part des innovations pour réduire le temps consacré à faire le plein d'essence, à charger et à décharger les avions, et pour abrégé la circulation au sol, car autrement, les avantages de la vitesse sont perdus. Les normes plus rigoureuses appliquées aux avions à réaction entraînent aussi d'autres exigences. Par exemple, les services de contrôle de la circulation sont devenus plus compliqués et l'on accepte de plus en plus un certain degré d'automatisation.

La mise en œuvre des nombreux programmes prévus par les Directions de la météorologie, des télécommunications et de l'aviation civile pour la prochaine année augmentera certainement la somme du travail, à tel point que nous sommes obligés de demander l'autorisation d'accroître l'effectif de 243 postes, ce qui donnera au total 9,809 postes.

Je n'ai pas l'intention d'expliquer par le menu les nombreux éléments constitutifs des diverses activités envisagées. Il me faudrait pour cela parler de toute une série de divisions distinctes, dont chacune exerce diverses fonctions, par exemple, la construction, l'exploitation, la réglementation, etc. Je vais donc tenter de choisir certains postes particuliers qui, d'après moi, sont de nature à intéresser particulièrement les membres du comité.

La très forte somme de \$60,900,000 est prévue pour tous les genres de construction rattachés aux aéroports, qu'il s'agisse d'aérogares, de pistes d'envol, de bâtiments pour les services, de voies de circulation, d'aires de stationnement, de feux d'approche, de centrales d'énergie, de quais pour hydravions, et de services d'eau ou d'égout. Depuis quelques années, nous accordons une place de plus en plus importante à l'établissement d'une série d'aérogares modernes qui auront bientôt prolongé notre réseau transcanadien. En 1960, nous avons fait de grands pas dans cette voie en parachevant nos aérogares de Montréal, de Regina, d'Halifax et d'Ottawa. En outre, la construction de bâtiments semblables à Edmonton, Winnipeg et Toronto va bon train. Pour ces trois derniers projets seulement, les présents crédits prévoient la somme de vingt millions et demi. Des aérogares seront probablement mises en chantier cette année à bien d'autres endroits, notamment à North-Bay, Sault-Sainte-Marie, Port-Hardy, Victoria, Fort-McMurray, Prince-Rupert et Penticton. Certains de ces bâtiments devaient même être mis en chantier l'an dernier, mais des changements dans les besoins et dans la

[L'hon. M. Balcer.]

répartition de nos fonds nous ont amenés à modifier nos projets.

Les deux crédits visant l'exploitation et la construction d'aides radio à la navigation aérienne et maritime accusent, eux aussi, une hausse appréciable. Je veux parler de deux affectations qui figurent en page 80 du Budget des dépenses et qui s'élèvent en tout à environ 33 millions. Les programmes envisagés ici ne se prêtent pas facilement à une explication, à cause, notamment, de la nature technique des travaux. En outre, les divers réseaux de communications sont tellement disséminés qu'on ne saurait préciser le montant des dépenses pour chaque endroit déterminé.

Je voudrais, cependant, signaler au comité une tâche particulière qui viendra s'ajouter cette année aux travaux de cette section du ministère. C'est l'exploitation de quatre cordons de stations de navigation DECCA, tâche qui jusqu'à maintenant était accomplie pour nous par le secteur privé.

L'hon. M. Chevrier: Comment s'appellent ces stations?

L'hon. M. Balcer: Les stations de navigation DECCA. Pour cette raison, nous devons ajouter 70 postes à l'effectif du personnel. Ces aides à la navigation maritime faciliteront beaucoup la navigation au large de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse, ainsi que dans le bas Saint-Laurent et dans le haut du golfe.

Dans ce même domaine des communications, la pression de l'accroissement et du changement constant de la circulation aérienne se fait beaucoup sentir. Nous projetons de dépenser quelque \$400,000 pour le premier stade d'un programme qui coûtera bien au delà d'un million, relativement à l'achat de systèmes de conversion du radar à la télévision exploratrice. Ces appareils ingénieux convertissent les signaux de radar normaux en signaux permettant l'utilisation d'un écran semblable à ceux de la télévision. Toujours au sujet du radar, nous affectons un petit montant pour la mise en marche d'un projet de 2½ millions de dollars relatif au radar secondaire.

Il serait peut-être utile de donner un mot d'explication à l'égard de ce radar secondaire. Les systèmes de radar présentement en usage sont du radar primaire. Ils dépendent de la réflexion, de l'avion à la station de contrôle, d'une partie de l'énergie transmise du radar. L'utilisation du radar secondaire permet un perfectionnement considérable. On installe à bord de l'avion un petit phare qui émet un signal lorsque le rayon du radar le frappe. L'écran n'indique que les objets qui ont subi cette adaptation; et les signaux peuvent être codifiés. Bref, ce système permet