

L'hon. M. HOWE: Absolument. Ils inspectent les terrains d'atterrissage, approuvent les routes et voient à tout ce qui concerne la sécurité des envolées.

M. GREEN: Je constate une augmentation d'environ \$100,000 pour l'aide temporaire. Le ministre veut-il nous fournir des explications?

L'hon. M. HOWE: Quel numéro mon honorable ami discute-t-il en ce moment?

M. GREEN: Les détails se trouvent à la page 211 du budget.

L'hon. M. HOWE: L'augmentation de ce crédit provient de ce que nous avons maintenant plus d'installations. A mesure que nous construisons des aéroports et que nous agrandissons le champ de nos opérations, les dépenses d'exploitation des aéroports augmentent naturellement. Le crédit est plus élevé parce que nous prévoyons que nous allons inaugurer cette année la partie est de notre service jusqu'à Montréal et Toronto.

M. GREEN: Ce crédit couvre-t-il des dépenses quelconques relatives au service transatlantique?

L'hon. M. HOWE: Nullement.

M. LENNARD: Je constate qu'une partie de ce crédit est destinée aux services météorologiques. Le ministre veut-il nous expliquer pourquoi les services météorologiques sont compris dans ce crédit, alors que le numéro 391 est un crédit se rapportant aux services météorologiques?

L'hon. M. HOWE: Le crédit consacré aux services météorologiques en général concerne les services que nous exploitons depuis un grand nombre d'années, mais ceux dont il s'agit dans ce crédit-ci sont ceux qui se rapportent directement aux routes aériennes. Le crédit comprend un service de télétype reliant les terrains d'atterrissage, des stations météorologiques sur la route, ainsi que des observateurs locaux. Il s'agit simplement des services se rattachant directement à cette route. Va sans dire, les lignes aériennes profitent également de toutes les observations dont les frais figurent dans l'autre crédit.

M. MARSH: Je remarque que le crédit comporte une augmentation de \$52,000. A considérer tous les postes qui sont compris, je n'en suis pas étonné. Je constate que le ministre accorde l'attention voulue à ce que l'on pourrait appeler l'une des exigences primordiales de la sécurité aérienne, en songeant à installer les appareils de météorologie qui s'imposent. Il y aura un contrôleur, un climatologiste, six pronostiqueurs météorologistes, huit météorologistes, plusieurs observateurs astronomes et au delà d'une vingtaine de

[M. Green.]

commis. Tout ce personnel est nécessaire. J'ai lieu de croire que ce service de météorologie comporte des lectures du baromètre, des diagrammes, des cartes météorologiques et des renseignements au sujet de la direction des vents et des tempêtes.

Je désire poser quelques questions. A quels endroits doit-on centraliser ce matériel? Vaut-il l'installer aux divers aéroports du pays, et y aura-t-il en outre des stations aux endroits où la formation géologique de la région nécessiterait une station météorologique? En outre, y aura-t-il une station météorologique à Hamilton? Ce n'est pas pour un motif égoïste qui animerait Hamilton que je pose cette question. Le bureau de météorologie de Toronto, qui pronostique la température pour la province d'Ontario, donne des pronostics précis dans la proportion de 75 à 80 p. 100, disons, pour l'ensemble de la province. Mais dans la péninsule de Niagara, la précision ne dépasse pas 60 p. 100, parce que trois voies que suivent les tempêtes aboutissent dans cette région. Je ne blâme aucunement le service météorologique de Toronto à cet égard.

L'hon. M. HOWE: Toronto est le centre de l'ensemble du service, mais nous avons des stations météorologiques particulièrement pour l'aviation à des endroits comme Vancouver, Lethbridge, Edmonton, Winnipeg, Kamsaskias et Montréal. Plus tard, nous en établirons une aussi à Moncton. Je suppose que nous en établirons une à Windsor également, lorsque la ligne sera prolongée de Toronto. Dans les stations météorologiques des cartes sont confectionnées de deux heures en deux heures, et les pronostics dont le pilote a besoin lorsqu'il survole cette région particulière lui sont téléphonés selon la température prévue pour cette localité. C'est-à-dire lorsque le pilote approche d'une station météorologique, il se guide sur les pronostics que lui transmet cette station, mais tous les pronostics sont transmis d'un océan à l'autre par le télétype. Le télétype transmet aussi des rapports émanant des Etats-Unis et des observateurs locaux placés sur la ligne trans-Canada, de sorte que les pronostics ne sont pas accessibles dans la localité seulement; les cartes météorologiques couvrent également tout le pays.

M. MARSH: Je suppose alors qu'il y aura d'autres stations météorologiques que celles des aéroports?

L'hon. M. HOWE: Assurément. Ce pays est doté depuis de nombreuses années d'un service de météorologie des plus compétents. Les stations des aéroports viennent s'ajouter à titre de service spécial. Mais nous possédons des stations météorologiques dont dé-