

retard indu, ces cutters devraient être prêts à l'été ou à l'automne de 1962.

Il convient d'expliquer le poste n° 413, pour 1961-1962, vu qu'il est environ cinq fois plus élevé que celui de l'an dernier. En fait, ce poste groupe deux ou trois affectations qui figuraient séparément les années précédentes. C'est le résultat d'une réorganisation du service qui comprend maintenant le pilotage, l'inspection des navires à vapeur et la service des rapports maritimes. Outre cela, on envisage quelques projets importants de construction. Les locaux provisoires actuels de la station de pilotage aux Escoumins (P.Q.), seront remplacés par une nouvelle station à l'Anse-aux-Basques, au coût de \$750,000. Le ministère des Travaux publics construira pour nous, à Clareville (T.-N.) une installation de halage et un quai d'équipement. Le crédit 413 prévoit \$400,000 pour ces installations qui permettront d'inspecter et de réparer des bateaux d'une capacité allant jusqu'à 500 tonnes. Un autre projet qui a trait à l'amélioration du service de pilotage offert à la navigation représente une dépense de quelque \$900,000, pour le remplacement des bateaux-pilotes désuets à Sidney, Halifax, Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et Vancouver.

La rubrique «Service des Chemins de fer et des services des navires à vapeur» groupe 12 crédits représentant au total 32 millions de dollars, soit une légère augmentation par rapport à l'année dernière. Je mentionnerai brièvement certaines modifications plus importantes. Les fonds requis pour les transbordeurs d'autos, en ce qui concerne le service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard, ont considérablement diminué. Le bâtiment en question sera, en effet, achevé vers la fin de l'année. Le crédit destiné à certaines améliorations du terminus de Sydney-Nord a également diminué pour la même raison d'environ \$400,000. Les travaux ayant trait à la pose de nouvelles voies de chemin de fer, qui avaient été entrepris l'été dernier, sont maintenant terminés.

Nous estimons nécessaire d'augmenter de \$1,175,000 l'allocation destinée à défrayer le déficit auquel on s'attend à l'égard de l'exploitation des services de transbordement et des terminus de Terre-Neuve. Les chemins de fer Nationaux du Canada, qui administrent ce service pour le gouvernement, comptent sur une légère augmentation du revenu; toutefois, on pense que les frais généraux seront beaucoup plus élevés.

La comparaison du Livre bleu fait également ressortir une augmentation sensible du déficit relevé pour le service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard. Cette augmentation est de \$546,000. Ce chiffre peut, induire en erreur dans une certaine mesure,

parce que, les prévisions, une fois arrêtées, un crédit supplémentaire est venu augmenter de \$322,000 l'affectation de 1960-1961. Ainsi, l'augmentation nette à laquelle on peut s'attendre pour 1961-1962, est de \$224,000.

L'année dernière, le Parlement a approuvé une dépense de \$325,000 pour certaines améliorations du terminus de Cap Tormentine du service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard. Cet ouvrage était nécessaire pour permettre d'utiliser efficacement les bateaux maintenant en service. Lorsque le nouveau bateau que j'ai mentionné sera mis en service, quatre navires fonctionneront pendant la période de forte circulation. Étant donné que les installations de Borden seront ainsi surchargées, on se propose d'installer un nouveau quai de transbordement à cet endroit, moyennant une dépense de \$980,000.

La liste longue et variée des services, programmes, fonctions et tâches qui figurent à la rubrique des services de l'air de mon ministère représente quelque 155 millions de dollars sur l'ensemble des fonds que nous demandons au Parlement de fournir. Par rapport aux principaux crédits de la dernière année financière, le montant total de la dépense envisagée signifie un accroissement de quelque 15 millions de dollars. Cette augmentation indique évidemment les besoins toujours plus grands auxquels nous devons nous attendre si nous voulons répondre à la tendance du public à voyager par avion.

Tout simplement pour montrer l'accroissement prodigieux des dépenses publiques dans ce domaine, permettez-moi de signaler que les fonds votés il y a dix ans, c'est-à-dire en 1951-1952, s'élevaient à 39 millions de dollars. On peut trouver facilement d'autres exemples de cet accroissement dans toute étude de ce domaine d'activité. Dans la même décennie, le nombre d'avions civils canadiens faisant l'objet de permis s'est multiplié; à la fin de 1950, on en comptait 1,960, alors qu'on en compte maintenant 5,400. L'examen des dossiers relatifs au personnel détenteur de permis a révélé un taux d'expansion presque identique. Nous voyons que pour chaque sorte de permis d'exploitation, il y a une augmentation remarquablement constante de 15 p. 100 par année.

Permettez-moi de signaler ici certains détails significatifs à propos du trafic. Alors qu'en 1950, nos exploitants canadiens transportaient un peu plus d'un million de voyageurs, en 1959 ils en transportaient près de cinq millions. Le transport des marchandises, pour sa part, à quadruplé.

Pour compliquer les problèmes que pose l'utilisation croissante du transport aérien, voici que surgissent les exigences de l'avion à réaction. Le niveau admissible de bruit et les besoins croissants d'espace nécessitent,