

l'égard des plaintes concernant le brouillard. Il nous a été difficile de recruter un personnel expérimenté pour les travaux de communication et nous avons recommencé à fournir une aide spéciale en vue de la formation de personnel pour répondre à nos propres besoins.

Dans le domaine des services météorologiques, j'ai dit l'an dernier que notre personnel ouvrait une autre station de première importance sur l'île Banks, dans l'ouest de l'Arctique. Nous espérons achever cette année l'aménagement d'une autre nouvelle station dans la région de Foxe. Une fois cette station aménagée, nous aurons, croyons-nous, dans l'Arctique canadien, autant de postes importants d'observation que nous pouvons raisonnablement l'espérer pour le moment. Cependant, nous sommes à dresser un plan qui permettra aux services météorologiques canadiens de fournir les renseignements détaillés et spécialisés qui sont nécessaires à l'exploitation des lignes de défense du Nord, le réseau jointain de prompt alerte et le réseau médian du Canada. Nos dépenses de \$9,112,000 représentent une augmentation de \$695,000 attribuable entièrement à l'exploitation.

Les progrès rapides de l'aviation se poursuivent, tant dans le secteur civil que dans le secteur militaire. N'ayant pas l'intention d'abuser de la patience des honorables députés, je vais me dispenser de décrire longuement tous les progrès réalisés depuis un an des points de vue aéroports, voies aériennes, contrôle de la circulation, aménagements matériels ou outillage technique. Qu'il me soit simplement permis de noter que nous avons réalisé une bonne partie de notre programme de construction de nouvelles aérogares aux divers aéroports canadiens. Celles de Saskatoon et de Sept-Îles sont terminées, et celles de Montréal, Québec, Gander et Windsor sont en construction. D'ici un an, des chantiers seront ouverts à cette fin à Ottawa, Torbay, Regina, Stephenville et Vancouver. On est également en train d'aménager une annexe provisoire à l'aérogare de Toronto. En outre les travaux d'étude en vue de la construction de bâtiments complètement nouveaux à Toronto et Winnipeg sont bien avancés, encore qu'on ne se propose pas d'ouvrir les chantiers en 1956. Les travaux d'aménagement du nouvel aéroport d'Halifax sont aussi en cours, ainsi que les travaux d'études en ce qui concerne les nouveaux terrains d'Edmonton et de Prince-Rupert. Les travaux à ces endroits ne commenceront vraisemblablement pas, toutefois, avant 1957. Nos crédits au titre de la construction relative à l'aviation civile accusent une baisse de \$1,261,000, s'établissant actuellement à \$15,453,000. Nous avons l'impression que dans les circonstances actuelles, et

[L'hon. M. Marler.]

vu l'insuffisance relative de notre personnel, il nous est actuellement impossible de nous lancer dans un programme plus important.

Dans le domaine de la réglementation, afin de résoudre les problèmes sans cesse croissants du contrôle des routes aériennes, nous doublerons notre personnel actuel de contrôle de la circulation aérienne, ce qui accroîtra nos dépenses d'environ \$762,000. Nous avons ouvert nos propres écoles de contrôle de la circulation à Winnipeg et à Toronto où nous formons le personnel.

Nous avons pris d'autres mesures, dans le domaine de la réglementation technique, par exemple, en vue d'assurer la sécurité aérienne dans toute la mesure possible. Nous étudions encore la possibilité de réserver certaines altitudes de nos voies aériennes qui serviraient uniquement, même dans d'excellentes conditions atmosphériques, à des appareils dont les mouvements seraient entièrement soumis à la réglementation de la circulation. Comme on peut s'y attendre, certains groupements, en particulier les propriétaires d'appareils légers, craignent de n'être pas capables de satisfaire aux normes élevées de compétence nécessaires pour voler à de telles altitudes. A notre avis, les difficultés ont été un peu exagérées, parce que les avions légers ne s'élèvent pas d'ordinaire à de telles altitudes. Bien que nous ne négligions pas les droits des exploitants d'avions légers, nous croyons devoir bien tenir compte de tous les éléments relatifs à la sécurité des gros appareils qui transportent un grand nombre de personnes.

Le Conseil des ports nationaux continuera à améliorer nos principaux ports. Étant donné qu'on a terminé les travaux d'agrandissement de l'élévateur à grain de Churchill, nous ne ferons pas d'autres lourdes dépenses à cet endroit en 1956-1957 et les dépenses à Saint-Jean seront un peu moins fortes, même si elles comportent encore un montant de \$845,000. Une somme de 2 millions est prévue pour Halifax. Ce montant comprend \$1,285,000 pour une nouvelle jetée en eau profonde qui, avec ses hangars, coûtera environ 2 millions et demi. Quand le volume du mouvement le justifiera, on pourra doubler la longueur de cette nouvelle jetée et construire d'autres hangars par-dessus.

A Montréal, le Conseil va continuer les travaux dont j'ai parlé l'an dernier, à savoir le prolongement de deux quais, le relèvement de 14 pieds du niveau à la jetée Sutherland, la construction d'un nouveau hangar de transit, l'agrandissement d'un autre hangar de transit et le parachèvement des travaux relatifs à la galerie transporteuse de céréales. On s'attend à ce que les dépenses du Conseil au cours de la prochaine année financière à