

après son arrivée au pouvoir, le nouveau gouvernement supprima ce service et il ne l'a jamais rétabli. Se fiant à ce service, la jeune ville de North-Battleford dépensa beaucoup d'argent pour installer un aéroport et fournir toutes les commodités voulues dans la localité afin de s'adapter à ce nouveau mode de transport. Ce Gouvernement, depuis deux ans environ qu'il est au pouvoir, a abordé le problème du transport aérien d'une manière pratique. Ce que j'ai consigné au hansard il y a une journée ou deux à propos du service affluent du nord dans la Saskatchewan est une preuve suffisante de ce que j'avance. J'ai mentionné que les lignes affluentes dans cette province dont la base est à Regina, commenceront à fonctionner dans quelques mois et que ces lignes desserviront cinq villes: Regina, Moose-Jaw, North-Battleford, Prince-Albert et Saskatoon. C'est un magnifique début. Nous espérons que de nouvelles lignes seront organisées; que le service aérien qui a été discontinué entre North-Battleford et Edmonton sera bientôt rétabli de façon que les gens de North-Battleford puissent avoir un moyen de communication continu avec ceux d'Edmonton et autres endroits dans l'extrême-nord. De sorte que jusqu'à présent, il y a lieu de féliciter le Gouvernement actuel pour la ligne de conduite qu'il a adoptée et pour les progrès qu'il a fait réaliser au transport aérien non seulement dans l'intérêt des provinces mais de tout le pays.

M. BROOKS: L'honorable député pourrait-il nous dire si le transport dans le nord a été effectué par le Gouvernement ou par des compagnies privées?

M. McINTOSH: Ce sont des compagnies qui se chargent d'assurer le service sur les lignes affluentes grâce à l'encouragement que leur a donné ce Gouvernement en vertu de son programme qui comporte la liaison sans solution de continuité.

L'hon. M. LAWSON: La question d'un service national de transport aérien n'a pas beaucoup de rapport avec celle des contrats pour le transport aérien du courrier avant 1930. Les remarques de l'honorable député de North-Battleford m'obligent cependant à signaler à l'attention du comité le fait que le service dont il a parlé n'était pas un service de transport aérien du courrier assuré par des avions appartenant au Gouvernement ou au peuple canadien. Ce que l'honorable député veut dire c'est que, à son arrivée au pouvoir en 1930, le gouvernement conservateur s'est trouvé en face de revenus décroissants, car la crise économique avait déjà commencé, et d'une quantité de contrats pour la poste aérienne que le ministère précédent avait adjugés à des sociétés particulières à des

prix fabuleux. Je ne peux parler avec certitude de l'entreprise à laquelle l'honorable député a fait allusion, mais je peux le faire à l'égard d'un autre contrat pour le transport du courrier de Toronto à Buffalo. Ce contrat était tellement imprévoyant...

M. McINTOSH: Vous ne parlez que d'un seul contrat.

L'hon. M. LAWSON: Je ne peux parler d'un seul à la fois.

M. McINTOSH: Evidemment.

L'hon. M. LAWSON: C'est ce qu'a fait l'honorable député. Ce contrat était tellement imprévoyant que le gouvernement devait payer 50 cents par lettre en sus de l'affranchissement acquitté par l'expéditeur. Dans ces conditions, le gouvernement de l'époque dut restreindre ces services d'aéroposte. Il ne s'agissait pas de restreindre le développement d'un service aérien national.

L'hon. M. HOWE: Toute cette discussion est irrégulière. On parle en ce moment de l'assistance aux municipalités. Ne pourrait-on pas revenir au sujet dont il s'agit?

M. ESLING: Le ministre a-t-il reçu quelque plan ou proposition relativement à un terrain d'atterrissage auxiliaire à Nelson, qui est le chef-lieu de la région de Kootenay?

L'hon. M. HOWE: Il est très difficile de trouver un terrain autour de Nelson. Nous avons étudié la situation, mais nous n'avons pas abandonné tout espoir; nous ferons de plus amples examens et s'il est possible de faire quelque chose, nous agirons.

M. ESLING: Nelson est une ville qui a des ambitions. Pour aménager un bon terrain d'atterrissage il faudrait élever une digue et assécher une grande étendue de terrain. Si cela se faisait, la ville pourrait-elle compter sur un tiers de la dépense jusqu'à concurrence de \$100,000, d'après la présente politique d'aide aux municipalités?

L'hon. M. HOWE: Je crois que ce n'est guère l'endroit où l'on puisse s'engager dans une entreprise de cette envergure. De toute façon, la construction d'un aéroport à Nelson est une affaire d'un demi-million de dollars, et il faut prendre le temps d'y réfléchir. Je m'aboucherai volontiers avec les autorités de Nelson quand le moment sera venu.

M. GREEN: Le ministre voudra-t-il nous expliquer les versements qui ont été faits à la ville de Vancouver à cet égard? Nous avions cru comprendre l'an dernier, que l'on paierait \$160,000, et je pense que cette somme n'a pas encore été versée.