

le Saint-Laurent, et nous comptons entreprendre au printemps la construction d'un navire semblable qui aura probablement son port d'attache à Terre-Neuve, où il servira de navire de ravitaillement des agences maritimes.

Nous avons également mis au point des plans prévoyant la construction de navires qui, dans les quatre ans à venir, contribueront à moderniser et à mettre à jour notre flotte de brise-glace et de navires de ravitaillement des agences maritimes. Depuis un certain nombre d'années, nous avons essayé d'exécuter un vaste programme comprenant le dégagement de la glace, les approvisionnementnements pour le nord, la fourniture d'aides à la navigation, y compris phares et bouées, et les tâches qui se rattachent, d'une façon générale, aux agences maritimes, mais le manque de navires adaptés aux conditions des glaces et le fait que beaucoup de nos navires, vieux et désuets, ont, dans bien des cas, été d'abord construits pour d'autres fins, ont gêné notre travail.

A cause des importantes responsabilités qu'il a en matière de navigation, je crois que le ministère a droit à une flotte convenable et perfectionnée. Nous prévoyons le remplacement de 12 à 15 de nos navires les plus anciens et les moins satisfaisants et l'adjonction de nouveaux navires à notre flotte destinés surtout à servir de brise-glace. Nous terminerons cette année l'aménagement de navires plus petits destinés aux services de Victoria et de Québec, d'un petit brise-glace qui remplacera le *Lady Grey* dans le Saint-Laurent et d'un nouveau bateau-phare pour la station Sambro. De plus, nous comptons commencer à construire un nouveau navire de ravitaillement pour les Grands lacs, un gros brise-glace neuf pour le nord et un navire pour Saint-Jean (Terre-Neuve) qui pourra servir à la fois de brise-glace et de navires de ravitaillement d'agence maritime. Le navire que j'ai mentionné en dernier lieu est celui dont j'ai parlé plus tôt. Les plans et devis d'autres navires de remplacement qui seront mis en chantier au cours des années subséquentes sont actuellement en voie de préparation.

Je dois ajouter que tous les nouveaux navires seront, autant que faire se pourra, renforcés pour manœuvrer au milieu des glaces et, s'ils sont assez considérables, seront munis de ponts pour hélicoptère afin de permettre l'utilisation d'hélicoptères en cas d'urgence. L'expérience que nous avons maintenant acquise grâce à l'utilisation d'hélicoptères pour nos missions de ravitaillement de l'Arctique et au maintien d'un hélicoptère sur le *d'Iberville* au cours du présent hiver démontre clairement que nos brise-glace devraient porter en permanence un hélicoptère,

puisque leur travail en deviendrait beaucoup plus efficace et économique.

Sous l'empire d'un programme de quatre ans, nous faisons, cette année, un appel de soumissions en vue d'un nouveau contrat de dragage tendant à améliorer graduellement le chenal de navigation du fleuve Saint-Laurent en l'élargissant et en le redressant, depuis Montréal jusqu'en bas de Québec. Comme début, nous affectons une somme de \$3,282,000 au travail que nous espérons exécuter en 1956-1957.

Quant à l'inspection des navires à vapeur, nous avons étudié avec soin le règlement technique applicable aux bateaux de pêche et après de longs entretiens avec l'industrie, nous avons élaboré des règlements relatifs aux bateaux de pêche de moins de 80 pieds de longueur; nous sommes actuellement en consultation avec l'industrie au sujet des bateaux de pêche de plus de 80 pieds de longueur. Nos dépenses relatives à l'inspection des navires à vapeur ne subiront pas une importante modification, bien que nous envisagions une légère diminution.

Dans le domaine des télécommunications, nous poursuivons une expansion graduelle et constante en vue de satisfaire aux exigences croissantes de notre pays à l'égard de ces services. Le crédit relatif à la division des télécommunications atteint \$17,164,000, soit une augmentation de \$811,000, qui résulte, en grande partie, de l'exploitation. La première section de notre réseau aérien transcontinental VOR, de Windsor à Montréal, a commencé de fonctionner. La seconde section, de Toronto à Winnipeg, est en voie de construction. Nous avons placé des commandes de matériel pour le reste du réseau transcontinental. Nous avons aussi commandé, pour livraison très prochaine, quatre appareils de radar à court rayon pour le contrôle de la circulation aérienne à quatre des principaux aéroports, en attendant la livraison d'un plus grand nombre d'appareils de radar à long rayon que nous avons commandés pour assurer un service transcontinental de radar en vue de réglementer la circulation de nos lignes aériennes. Notre travail dans le domaine des télécommunications dans l'extrême nord augmente rapidement à mesure que l'activité civile et militaire crée de nouveaux besoins de télécommunications. La navigation aérienne intercontinentale, par des routes polaires, qui a déjà commencé, et qui s'accroîtra très probablement, ajoute sans doute grandement à nos responsabilités dans ce domaine.

Pour ce qui est de l'application de la loi sur la radio et des règlements qui en découlent, nous prévoyons une légère augmentation des dépenses mais le personnel actuel n'est pas assez nombreux pour se tenir à jour à