

La sécurité des petites embarcations et les règlements qui y ont trait posent, comme je l'ai déjà signalé, un problème toujours plus grand, étant donné surtout les demandes de permis pour les conducteurs de bateaux et de licences toujours plus nombreuses pour les embarcations. J'ai pensé—j'y ai beaucoup réfléchi, j'y ai consacré beaucoup d'attention et d'études—à diverses méthodes permettant de régler au mieux la situation qui demanderait de nouvelles mesures de la part du gouvernement fédéral et la mise au point d'une collaboration des provinces à l'application de ces mesures. Il serait peut-être plus opportun que je parle de cet aspect de la question quand la Chambre sera saisie de la mesure attendue.

En ce qui concerne le cabotage, et afin de pouvoir mettre en cale sèche aux fins de l'inspection, les bâtiments côtiers à Terre-Neuve, le ministère fournira une rampe à Clarendville. On espère que cette installation servant au hâlage fonctionnera au printemps 1964. Son aménagement marquera la première étape d'une entreprise consistant à établir à Clarendville des rampes de hâlage, un système de transfert et un quai d'armement, dont le coût total est estimé à \$549,000.

J'aimerais également dire quelques mots des crédits pour les services aériens qui embrassent le vaste domaine de l'aviation civile, des télécommunications et de la météorologie, tant du point de vue du programme d'investissement que des programmes d'exploitation et d'entretien. Au total, ces crédits s'élèvent à environ 135 millions de dollars pour l'année financière 1963-1964.

Le crédit le plus important, je le répète, est le crédit 155 intitulé «construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel» pour les aéroports nationaux. Bien que ce crédit dépasse légèrement les 38 millions de dollars, il est moins important qu'au cours des quelques dernières années.

Le programme de construction de gares aériennes pour les aéroports internationaux entrepris pour répondre aux exigences énormes du trafic-voyageurs engendré par la popularité croissante des voyages aériens est sur le point d'être terminé; en outre, le vaste programme de construction de pistes d'envol pavées, pour permettre l'utilisation d'appareils turbopropulseurs et turboréacteurs dans les aéroports principaux a dépassé la cime, ce qui a permis de réduire le crédit.

Alors que les nouvelles gares internationales tels les imposants édifices en construction à Toronto, Winnipeg et Edmonton seront inaugurées l'an prochain, plusieurs gares secondaires à des endroits comme Fredericton, London, Sault-Sainte-Marie, la tête des Lacs et Whitehorse sont encore soit à l'étape de

la planification ou de la construction et sont prévues dans le crédit.

Depuis que nous avons racheté les intérêts de la ville de Vancouver dans l'aéroport international de Vancouver, la planification de la gare internationale a progressé et l'on a déjà pris des mesures pour préparer les plans ainsi que l'aménagement préliminaire de l'emplacement. Parce qu'il faut remplir l'emplacement par suite de la nature du sol et qu'il faudra laisser au terrain le temps de se tasser, et étant donné la complexité de la préparation des plans d'une gare aérienne internationale moderne, il faudra probablement attendre à l'an prochain avant de faire un appel d'offres.

Les crédits de l'année en cours marquent la naissance d'une courbe dans les services aériens qui nous permettra de diminuer les dépenses d'établissement pour les services de l'air. En contre-partie, il faut évidemment prévoir une augmentation graduelle des frais d'exploitation qui se continuera à mesure que le public demandera des services accrus dans le domaine de l'aviation civile. Il faut, cependant, tenir compte de ces éléments par rapport aux recettes réalisées par les aéroports. Au cours des trois dernières années, les recettes des aéroports sont passées de 9.1 millions pour l'année financière 1959-1960 à 15.6 millions pour l'année financière 1962-1963. Même si cette augmentation ne s'est pas accomplie à un taux uniforme, nous comptons que cette tendance générale se maintiendra dans les années à venir.

J'ai signalé que les immobilisations au titre des installations des aéroports vont diminuer au cours des quelques prochaines années, mais il n'en sera pas ainsi dans le domaine des aides radio à la navigation aérienne et maritime. A cause du nombre toujours croissant des aéronefs, dont les dimensions et la vitesse augmentent sans cesse, des dispositions sont prises en vue d'accroître l'efficacité et de relever les normes de sécurité des services. Les méthodes et le matériel pour diriger la circulation deviennent toujours de plus en plus complexes, et même si les dépenses de 1963-1964 peuvent dénoter une situation stable, on prévoit que des augmentations considérables seront nécessaires d'ici quelques années, si nous voulons que nos installations puissent répondre aux besoins d'un trafic croissant.

Le crédit 180 prévoit aussi la participation du ministère au domaine des communications spatiales internationales. Cette activité se rattachera aux opérations à titre d'essai et d'expérience, grâce à l'établissement d'une station au sol qui participera aux communications internationales au moyen de satellites. On se propose d'aider l'industrie qui s'occupe chez