

en mer, mais tout le monde est aux prises avec des problèmes communs. Toutefois, j'estime que ce sont les plus jeunes, ceux qui sont d'âge scolaire, qui, dans leur évolution vers la maturité, font face aux problèmes les plus graves.

On a prouvé qu'il faut une année scolaire complète aux enfants des militaires pour bien s'adapter, au niveau secondaire, si jamais ils quittent le milieu militaire et les écoles de l'armée. Je m'empresse d'ajouter que cela n'est pas attribuable au niveau de l'enseignement, ni aux qualités des professeurs ni aux services fournis par le gouvernement. A mon sens, la difficulté des enfants à s'adapter convenablement tient à leur entourage social en ce sens qu'ils n'ont pas eu l'avantage de grandir aux côtés du fils ou de la fille d'un médecin ou de fréquenter l'école avec l'enfant d'un mécanicien. C'est dire que le milieu familial est constant. L'enfant a les mêmes compagnons, les mêmes amis, jour après jour.

• (2.30 p.m.)

C'est pourquoi j'exhorte le ministre non seulement à élaborer une méthode permettant aux militaires, dans le cas des maisons construites à leur intention, de jouir d'une part de propriété, mais d'aller plus loin et de songer à l'opportunité de disséminer de ces maisons ici et là dans les centres urbains. Ce qui a été fait à Halifax montre bien ce qu'il faut éviter. N'oublions pas que nous disposons de plus d'une centaine d'emplacements de banlieue où l'on pourrait construire dix ou quinze maisons unifamiliales ou à logements multiples. On comblerait ainsi deux besoins. D'abord, on sortirait le militaire et sa famille d'une l'ambiance qui rappelle le ghetto et l'on permettrait à ses enfants de grandir et d'aller à l'école en profitant des avantages de la vie au sein d'une collectivité réunissant toutes les classes de la société; c'est le cas de la plupart d'entre nous et nous en sommes bien aise.

Le deuxième but consiste à réaliser l'objectif proposé par le député, c'est-à-dire à établir une méthode facile et pratique permettant la constitution d'un capital-actions à l'égard de ces propriétés. Le personnel militaire doit payer, le cas échéant, une partie du loyer, afin de permettre au gouvernement de confier à chacun des locataires ultérieurs une part de la responsabilité de l'entretien de ces propriétés. A mon avis, ce n'est pas impossible, car, dans la région d'Halifax, les gens de la Ma-

rine, de l'Aviation et de l'Armée en parlent couramment.

Mon honorable ami a aussi parlé de supprimer l'usage de l'escadron de dragueurs de mines de la politique de défense actuelle. Ce problème préoccupe beaucoup ceux qui connaissent la capacité d'autres pays d'installer des champs de mines sous-marins. Certains des officiers supérieurs de la région d'Halifax se posent de graves questions au sujet de ces progrès. Ils ne s'en cachent pas non plus. Peut-être n'ont-ils pas l'occasion d'exposer à la Chambre des communes les soucis que nous connaissons. J'insisterai donc de nouveau sur ce qu'a dit mon honorable ami à ce propos.

Il y a une troisième question dont je voudrais parler. Je l'ai soulevée dans un autre contexte et je la soulève à nouveau. Elle a trait à l'emploi de certaines bases aériennes militaires par des entreprises aériennes privées et par des transporteurs aériens régionaux. On a suggéré à la Chambre que la suppression de Greenwood comme terrain d'atterrissage auxiliaire pour les avion d'Air Canada a créé bien des problèmes. Je sais que cela est vrai. J'en ai moi-même fait l'expérience plus d'une fois. J'ai fait le tour de la région desservie et je me suis retrouvé à Ottawa. Une autre fois, je me suis retrouvé à Terre-Neuve. Je ne veux pas dire qu'on devrait permettre à des entreprises privées d'employer les installations des bases militaires telles que Chatham qui sont les centres nerveux de notre défense aérienne et du renfort que nous devons donner à la défense de ce continent. Mais, à mon avis, des aéroports comme ceux de Greenwood, Shearwater et d'autres en dehors de la région maritime peuvent parfaitement servir à l'atterrissage et au décollage des avions non militaires sans nuire aux opérations et à la «préparation» de la station—je crois que c'est là le terme juste.

Les bases n'en seraient pas moins efficaces si des avions civils y atterrissaient occasionnellement sans qu'au préalable, on en donne avis ou l'on en sollicite l'autorisation. Quand un appareil particulier doit se poser à Greenwood à cause d'une tempête de neige ou pour quelque autre raison, le pilote est dans une situation très embarrassante, car il doit expliquer sa présence à la base même si—comme c'est fort probable—il lui était impossible de chercher un autre endroit approprié et sûr pour atterrir. En outre, les pilotes particuliers devraient pouvoir utiliser certaines aides à l'atterrissage et à la navigation aérienne, propriété exclusive du ministère de la Défense nationale. Bien souvent, ces aides seraient fort utiles aux pilotes particuliers et aux petites sociétés aériennes commerciales