

aériennes puissent plus facilement se constituer ou se procurer de nouveaux appareils. Les États-Unis accordent des subventions de ce genre dans le cadre du programme de réserve de l'aviation civile. Les Américains fondent leur politique sur le principe d'après lequel l'intérêt national exige une augmentation du nombre d'avions disponibles en cas d'urgence. Les appareils achetés par les lignes aériennes à des fins commerciales ne sont pas admissibles, parce que leurs marges de bénéfices supposent des cargaisons d'un grand poids. Le gouvernement versera donc des subventions à l'égard de l'équipement dans la mesure où cela augmentera le nombre d'avions achetés.

Certaines restrictions sont toutefois imposées. Les lignes aériennes doivent consentir à céder une partie de leurs escadrilles à la nation lorsque celle-ci le leur demande et doivent acheter un type d'appareils qui peut servir au transport militaire. Je crois que le Canada a donné un exemple formidable lorsqu'il a contribué à la construction du Caribou par la société de *Havilland*. Un programme semblable à celui qui a été mis en pratique aux États-Unis aiderait certainement notre aviation.

Un autre facteur à considérer est le marché des appareils usagés. Ce marché est mauvais depuis un certain temps par suite des rapides progrès techniques dans le domaine de l'aéronautique. La dépréciation posera un problème aux lignes aériennes et elle en pose déjà un aux petites sociétés. Le gouvernement devrait ouvrir un marché où se vendraient à bons prix les appareils usagés, ce qui favoriserait leur remplacement. Tout le pays en profiterait, aussi bien que les lignes aériennes, en ce sens que le renouvellement des appareils serait plus fréquent. Les nouveaux appareils sont supérieurs sous tous les rapports, y compris l'économie d'exploitation.

Un autre domaine qui a retenu beaucoup mon attention, c'est le commandement du transport aérien de l'A.R.C. Il faudrait le repenser. Beaucoup du transport fait actuellement dans le Nord par ce commandement pourrait être confié à des entreprises commerciales. Bien des gens croient que l'A.R.C. devrait se limiter au transport d'appui de caractère opérationnel et que les lignes aériennes devraient être intégrées dans le dispositif de défense, comme c'est le cas pour la marine marchande. C'est une proposition compliquée, mais un plan qui offre le recours aux civils en temps de paix au lieu de dépenses militaires vaut certes la peine qu'on s'y arrête. A noter aussi que l'expansion de l'aviation commerciale donnerait des emplois aux excellents pilotes que forme l'A.R.C. et qui, aujourd'hui, à leur sortie du service, peuvent difficilement exercer leur profession.

[M. Nielsen.]

Le gouvernement pourrait grandement aider les transports aériens dans le Nord, s'il dépensait quelque argent pour y faire des aménagements. Les aéroports du Nord, les aides à la navigation, les aéroports de secours, les installations pour le vol aux instruments et le vol de nuit ont besoin de grandes améliorations. C'est la vérité, malgré la célérité que met le gouvernement à améliorer les installations. En certains endroits, l'équipement essentiel est la propriété des lignes aériennes qui en assurent également le fonctionnement, ce qui se traduit, cependant, par des frais supplémentaires et superflus qui ajoutent à leurs prix de revient et se répercutent dans leurs services. Les transports aériens dans le Nord servent aujourd'hui en grande partie au ravitaillement des bases de radar de la ligne DEW. Le ravitaillement se fait à forfait. On peut penser que ces bases vont rester en service encore un certain temps et que, par conséquent, un service permanent de transports aériens se justifierait. Le régime actuel des contrats d'un an ne pousse pas au développement de services aériens qui seraient réellement utiles pour le Canada. Je parle du fait que ces contrats de ravitaillement sont à renouveler chaque année.

Je ne prétends pas que l'État, par l'intermédiaire d'Air-Canada ou de tout autre de ses services doive faire concurrence aux compagnies exploitants des services aériens dans le Nord. Sur les quelques lignes du Nord que les compagnies privées ont encore, le trafic paie à peine les frais d'exploitation. En fait, le trafic de la P.W.A. dans le Mackenzie ne couvre probablement pas les frais d'exploitation du service assuré.

Ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, il en va du transport aérien comme de tout autre genre de transport. Il est indispensable, il contribue à l'expansion, à la prospérité et à la défense. Le gouvernement devrait en reconnaître l'importance et mettre un soin tout particulier à y appliquer des mesures appropriées. Si notre politique aérienne nous a valu des critiques, ce n'est certainement pas parce qu'elle n'est pas assez précise, alors que sous le gouvernement précédent, il n'existait pas de politique clairement définie en ce qui a trait à l'extension des transports aériens ou s'il en existait une, elle était rétrograde, empreinte de l'esprit du laissez-faire; on aurait pu la définir ainsi « nous prendrons des mesures quand les circonstances l'imposeront ». Nous n'en sommes plus là maintenant, car nous pouvons discerner des principes bien définis dans notre politique du transport aérien. Mais ces principes ne sont pas encore coordonnés; il reste à les intégrer dans un plan d'ensemble qui soit de nature à favoriser l'expansion de la prospérité et de la défense, ainsi que je l'ai fait remarquer. Le