

d'obtenir ce genre d'appareils que l'on pourrait envoyer en cas d'urgence transporter du pétrole au rythme de cent barils par voyage? Il suffit de trois ou quatre heures pour parcourir la distance de Norman-Wells à Yellowknife. Il suffit de trois ou quatre heures, de sorte que même lorsque les journées sont courtes, le trajet peut se faire chaque jour en toute sécurité. Pourrait-on organiser quelque chose de ce genre afin d'assurer la mise en exploitation de la région?

L'hon. M. HOWE: Le transport de l'huile de soute est à peine du domaine de l'avion, par suite des frais qui s'imposeraient. L'an dernier, la difficulté est venue d'une demande imprévue vers la fin de la saison. Le transport par eau avait été gêné par suite du bas niveau des rivières et du manque d'embarcations. Yellowknife se trouvait donc avec des stocks insuffisants. La saison prochaine, nous saurons mieux à quoi nous en tenir. Nous pourrions commencer dès l'ouverture de la navigation et je ne prévois aucune difficulté pour ce qui est des approvisionnements.

M. MacNICOL: Je songe à cet hiver.

L'hon. M. HOWE: L'honorable député n'ignore pas l'aménagement d'un aéroport à Yellowknife. Il sera utilisé au cours de l'hiver. En cas de besoin, il faudra s'adresser à Edmonton, la source d'approvisionnement la plus rapprochée, et il sera toujours possible d'effectuer le transport par avion. Cependant, les frais sont absolument hors de proportion avec le coût de l'huile. Des articles de grand prix se prêtent bien au transport aérien, mais on ne saurait en dire autant de marchandises à bon marché, comme l'huile de chauffage.

M. MacNICOL: La distance est à peu près la même dans les deux cas. D'Edmonton à Yellowknife il y a par air environ 600 milles, ce qui est à peu près la distance de l'autre côté.

L'hon. M. HOWE: De l'autre côté, il y a environ 800 milles.

M. MacNICOL: D'Edmonton à Yellowknife?

L'hon. M. HOWE: Non; de Norman-Wells à Yellowknife.

M. MacNICOL: Il n'y a pas cette distance, je crois. En tous cas, le pétrole se vend beaucoup moins cher à Norman-Wells et d'ailleurs il y a là de l'huile de soute. Il ne s'en trouve pas à Edmonton, n'est-ce pas?

L'hon. M. HOWE: En effet.

M. MacNICOL: Je suis convaincu que la difficulté serait vite surmontée, si on parvenait à expédier de l'huile de soute par avion au rythme de 100 barils par envolée moyennant subvention. Le ministre sait qu'à Yellowknife on est dans une réelle impasse. Nous ne pouvons permettre que l'expansion soit retardée à cet endroit. Ce district est appelé à devenir une des plus importantes, sinon la plus importante, région aurifère de l'univers.

L'hon. M. HOWE: Le ministère du Transport et la Commission du transport aérien verront à ce que l'exploitation à Yellowknife ne soit pas interrompue par une disette d'huile combustible.

L'hon. M. STIRLING: Dans le sud de la Colombie-Britannique, il y a bon nombre de fervents de l'aviation qui s'intéressent à l'aménagement d'un service pour l'avantage des collectivités parsemées le long de la frontière entre Lethbridge et Vancouver. Le ministre pourrait-il nous dire si quelque mesure a été prise dans le but de favoriser une telle entreprise? Sauf erreur, la Commission est présentement saisie de trois ou quatre demandes à ce sujet et il se peut qu'elle soit en train de les étudier. Le ministre peut-il nous donner des détails? Les Lignes aériennes Trans-Canada bien entendu, volent presque directement de Lethbridge à Vancouver et ne peuvent donc desservir les centres intermédiaires. A dire vrai des chemins de fer existent, mais leur service est loin d'être rapide; d'autre part, pendant au moins deux ou trois mois de l'hiver les routes sont impraticables. Bien des gens des Kootenays, de l'Okanagan et des autres centres de la même région espèrent que, dans un avenir assez rapproché, des services aériens compléteront ceux des Lignes aériennes Trans-Canada. Au cours de ses remarques, le ministre pourrait nous donner quelque idée du coût milliaire, pour les voyageurs, d'un tel service secondaire, dans les régions montagneuses et dans les districts moins accidentés des prairies, par exemple.

L'hon. M. HOWE: Comme l'a indiqué l'honorable député de Yale, nous avons reçu trois demandes au sujet de services entre Vancouver et Lethbridge, via le Pas du Nid-de-Corbeau. La Commission du transport aérien a décidé de tenir des séances à Vancouver, le 15 janvier, pour y étudier ces trois demandes. Dans l'intervalle, elle compare les avantages