

des observations du député qui vient de reprendre son siège. Il a dit que sir Wilfrid Laurier avait appuyé la construction du chemin de fer à cette époque. Il oublie, j'en suis sûr, l'expression employée par les adversaires libéraux au sujet de l'aménagement d'un chemin de fer transcontinental: ils parlaient d'un chemin de fer qui servirait à relier les wigwams entre eux. J'ai l'impression que le chef de l'opposition a recouru à une expression analogue ces dernières années. Je ne puis m'empêcher de revenir au débat de l'autre jour, alors qu'on a reproché au chef de l'opposition d'avoir parlé de routes qui serviraient à relier les iglous.

Au cours des deux dernières années, le ministère a fait progresser d'une façon considérable les services de communications dans le Nord. Dans le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest, on a installé des services téléphoniques là où il n'y en avait jamais eu auparavant. On a posé une nouvelle ligne qui relie Whitehorse à Mayo, Dawson City et Elsa, ainsi que de nouvelles lignes dans les Territoires du Nord-Ouest. Cela a permis à Radio-Canada d'atteindre cette région qui n'avait jamais bénéficié de la radio, si l'on excepte un ou deux postes privés qui existent dans les plus grandes villes.

Le ministère a amélioré les installations intéressant le transport aérien et maritime aux plus importants aéroports du Nord, d'une façon qui ne lui mérite que des éloges. En général, ses réalisations ont eu pour effet de relever les normes des transports aériens dans les régions septentrionales, ce qui, dans une certaine mesure, a encouragé les gens à visiter ces régions. Cependant, il reste fort à faire. Il faudrait, par exemple, allonger la piste de Dawson-City. La perspective du Festival du Klondyke prévu pour 1962 rend nécessaire d'aménager l'aéroport de façon que puissent y atterrir les quadrimoteurs. La manifestation attirera à Dawson-City un grand nombre de touristes, mais plusieurs ne pourront s'y rendre que si les quadrimoteurs peuvent descendre à l'aéroport.

Le même problème se pose à l'aéroport de Mayo. Cette piste est au beau milieu d'une région riche en mines. On y trouve la mine *United Keno Hill* qui, avec une seule mine d'argent, apporte à l'économie canadienne un revenu supérieur à ce que rapportent les 20 mines d'argent de la Colombie-Britannique et les 12 de l'Ontario. D'où l'importance de meilleures installations à cet endroit.

J'aimerais aussi parler au ministre des projets du ministère pour l'amélioration de l'aéroport de Whitehorse. Il y aurait, si je ne m'abuse, des plans pour la transformation des hangars de façon à agrandir les installations actuelles. Vu le trafic à destination et en provenance de Whitehorse, centre principal

[M. Nielsen.]

de ce qu'on appelait autrefois la route à relais du nord-ouest, les aménagements demandés ne sont pas si importants que le ministre ne puisse pas, j'en suis sûr, obtenir la collaboration des autres ministères qui auraient besoin de locaux.

J'aimerais parler d'autre chose encore au ministre, l'entretien des pistes d'urgence du nord. Ces pistes sont essentielles à la sûreté du trafic aérien qu'elles facilitent d'ailleurs. J'ai l'impression qu'on pourrait faire beaucoup mieux pour améliorer ces indispensables installations.

Je m'inquiète en particulier du roulement des fonctionnaires de la météorologie dans le nord, même si je crois que le problème est national. Ces travailleurs comptent parmi les personnes les plus spécialisées que le gouvernement ait sur ses bordereaux de paie et pourtant ils appartiennent à une catégorie de scientifiques des plus mal payée. On exige pourtant d'eux une instruction de niveau universitaire. A moins qu'on ne se soucie davantage de leur établir un barème de traitement convenable, je pense que le ministre des Transports et ses fonctionnaires administratifs auront du mal à remplacer le grand nombre de météorologistes qui quittent le service de l'État pour s'en aller aux États-Unis ou ailleurs où la rémunération est plus attrayante.

Je veux parler précisément, monsieur le président, de la façon dont procède le gouvernement pour octroyer des permis d'exploitation de services aériens commerciaux non soumis à un horaire. En décembre 1959, le ministre d'alors, qui est maintenant ministre du Commerce, a annoncé la mise en vigueur d'une politique plus libérale à l'égard des demandes de permis d'exploitation de services aériens commerciaux non soumis à un horaire, et comportant l'utilisation de petits avions et d'hélicoptères. Il avait été décidé que, sauf dans des circonstances exceptionnelles, les demandes en vue d'exploiter de tels services aériens ne seraient pas rejetées sous prétexte de protéger les exploitants actuels ou de restreindre la concurrence, mais que ces permis seraient accordés généralement conformément à l'esprit de la libre entreprise.

Avant que cette politique soit annoncée, le principe selon lequel des permis de transports aériens étaient accordés à des services aériens commerciaux non soumis à un horaire reposait sur la nécessité de protéger les exploitants à forfait de tous les centres canadiens, afin de favoriser ainsi un essor sain et de haute qualité dans les services intéressés. J'ignore quels résultats donne cette politique dans le reste du Canada, mais je puis dire au ministre qu'il n'obtient pas les résultats espérés dans le Nord. Actuellement, la Commission des transports aériens, qui accorde les permis