

transport aérien, pour la dernière année. Toutefois, comme notre temps est limité, je tiens à assurer les honorables députés qu'elle a accompli une somme considérable de travaux préliminaires. Comme notre réseau de transport aérien est le fruit de plusieurs années de formation, il est clair qu'il faut aviser pour plusieurs mois à l'avance à l'organisation du transport aérien. La solidité de son organisation est d'une extrême importance et c'est à quoi s'est occupée et s'occupe encore la commission. Les honorables députés comprendront que la difficulté à se procurer l'équipement voulu entrave grandement l'aviation pionnière ou le service aérien d'un réseau secondaire ou tributaire. Durant les années de guerre, les constructeurs d'avions au Canada ainsi qu'ailleurs, ont consacré tous leurs efforts à la construction d'avions militaires. Or, bien que certains avions militaires puissent être affectés à des fins civiles, aucun ne convient pour l'aviation commerciale. Il est vrai que ces avions sont en mesure d'accomplir certains travaux, mais on ne peut considérer qu'ils soient rémunérateurs. En conséquence, le mieux que la Commission puisse faire pour le moment c'est de colliger des renseignements qui aideront à établir ces lignes tribulaires. A cette fin, on a entrepris des études du trafic et des déplacements de la population qui ont été préparées sous forme de tableau que peuvent facilement se procurer ceux qui s'intéressent à de nouvelles opérations.

Des permis ont été octroyés pour l'exploitation d'un certain nombre de services d'avions de louage. L'avion civile a besoin de ces services auxiliaires actuellement, et ces services sont établis et concentrés dans plusieurs des grandes villes.

M. MacNICOL: Quel est l'article qui vise les services de louage?

L'hon. M. HOWE: Je ne puis dire, mais je crois que nous aborderons cet article lorsque nous étudierons la loi. Toutefois j'ajouterai qu'il n'y a pas d'amendement concernant les services de louage, mais lorsque la Chambre se formera en comité je me ferai un plaisir d'indiquer à l'honorable député le chapitre en question.

On est à s'entendre au sujet des nouvelles routes postales, mais ici encore la Commission hésite à accorder des permis en matière de routes postales aux requérants qui évidemment ne peuvent offrir le genre d'outillage nécessaire pour rendre ces routes profitables.

[L'hon. M. Howe.]

Je serai heureux de répondre à toutes questions de mon honorable ami lorsque la Chambre se formera en comité.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois et la Chambre formée en comité sous la présidence de M. Macdonald (Brantford), passe à la discussion des articles.)

Sur l'article 1 (service aérien commercial).

M. MacNICOL: Je tiens à poser au ministre une question afférente aux mots "service aérien commercial". Depuis quelques jours j'ai reçu plusieurs lettres de Yellowknife. Le ministre en a sans doute reçu de semblables.

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. MacNICOL: Ces lettres venaient de sociétés exploitant des gisements aurifères dans la région et qu'inquiète beaucoup l'impossibilité où elles se trouvent de se procurer de l'huile de soute. Elles en ont été placées dans une situation des plus précaires. Ceux qui ne peuvent obtenir des tracteurs pour se rendre à plusieurs milles de distance, dans les régions faiblement boisées, chercher du combustible sont exposés aux plus grands embarras. Le ministre n'ignore pas la présence d'un certain nombre de réservoirs à Yellowknife. Deux sociétés à ma connaissance en ont cinq qui sont actuellement vides. La présente mesure confère-t-elle au ministre l'autorité nécessaire pour permettre à certaines sociétés le transport de l'huile de soute en barils. De Norman-Wells à Yellowknife, le transport devrait s'en faire par avion. J'aimerais que la loi lui accorde pareils pouvoirs. J'ai moi-même survolé la région dans une immense avion de transport d'une capacité de vingt-huit passagers. un appareil de ce genre devrait être en mesure de transporter cent barils d'huile combustible, ou 3,500 gallons, d'un poids d'environ 35,000 livres. Maintenant que le conflit a pris fin, les avions de transport doivent être disponibles en assez grand nombre et, si nous pouvions en utiliser quelques-uns pour le transport du pétrole en quantité de cent barils de Norman-Wells à la région minière de Yellowknife, que l'on cherche par tous les moyens à mettre en exploitation, le pays aurait tout à y gagner. L'activité commerciale et l'embauchage en profiteraient beaucoup et nous éviterions aux exploitants, surtout à ceux qui ne peuvent se procurer du bois de chauffage, le danger de voir geler leur outillage. Est-il possible