

comme l'honorable député de Vancouver-Est qui a dit que c'était trop loin du centre de Vancouver; il a parlé d'une distance de 34 milles. L'honorable député sait parfaitement que, lorsque l'autoroute sera aménagée depuis la frontière internationale jusqu'au centre de Vancouver, la distance ne sera pas de 34 milles. Peut-être qu'il faudra 34 minutes pour s'y rendre mais la distance ne sera sûrement pas de 34 milles.

Le conseil municipal de Surrey s'est rendu compte de la nécessité d'un emplacement pour l'aéroport et il s'est décidé à choisir un terrain destiné à servir plus tard au ministère des Transports. Se trouvant sur les lieux, et au fait du problème, le conseil semble mieux discerner les besoins de la région inférieure de la terre ferme que la Commission des transports à Ottawa, mais je ne m'attends pas que cet organisme néglige l'emplacement en question.

Le besoin en est manifeste. Il y a quelque temps, commentant le discours du trône, le député de Moose-Jaw-Lake-Centre (M. Thatcher) a parlé de l'écrasement d'avion qui a été évité de justesse à Moose-Jaw. Cela fait ressortir, à mes yeux du moins, que si de tels écrasements peuvent se produire dans les Prairies, la possibilité en est bien plus grande dans une région presque entourée de montagnes sauf sur un côté, en bordure de la mer qui connaît autant de périodes de brouillard que la région continentale inférieure de la Colombie-Britannique.

Je n'exposerai pas les périls de la circulation. Ils nous sont à tous familiers. Nous connaissons tous l'importance que l'aéroport international revêt pour la région continentale inférieure. On ne saurait trop la souligner. Il y a tout de même une vérité qu'il faut reconnaître. J'ai sous la main une coupure de la *Province* de Vancouver, numéro du 22 décembre 1954. On y parle de l'écrasement d'avion survenu à Brampton, mais je ne m'en occuperai pas pour le moment. On lit dans la dernière partie de l'article:

La sécurité publique, non la protection d'un ministère de l'État, ni le Gouvernement lui-même, devrait être le premier élément à considérer dans les enquêtes sur les écrasements d'avion.

J'ose dire que ce ne sont pas seulement les enquêtes qui sont importantes; il faudrait d'abord connaître le problème qui se pose dans la région continentale inférieure. La question est de première importance. Le ministère l'a reconnu et, ces dernières années, il a affecté certaines sommes à l'aéroport de Langley. Le ministre a une idée du problème car je me suis fait un devoir de le mettre passablement au courant des faits mais je veux insister sur le peu de distance qui sépare l'aéroport de Langley du centre de Vancouver.

Si je saisis bien, le sujet à l'étude est l'accroissement des services d'aéroport en vue de favoriser la mise en valeur de la partie continentale inférieure. Ce qu'il faut noter ici, c'est que la région inférieure ne se limite pas à Vancouver et à Burnaby. L'honorable représentant de Kootenay-Est (M. Byrne), qui connaît bien la région, je le sais, semble bien s'amuser. Il s'intéressera peut-être à certains faits et à certains chiffres relatifs à la population de l'ensemble de la région et, plus particulièrement, aux endroits qui se prêteraient à l'établissement d'aéroports. Le problème n'a rien qui puisse faire rire.

Il faut s'y attaquer résolument. Comme on l'a déjà dit ici, quelque catastrophe surviendra un bon jour à Vancouver, car nous avons stupidement l'habitude d'établir nos aéroports tout près des grandes agglomérations. Qu'il me suffise d'appuyer sur ce qui est arrivé à Elizabeth, dans le New-Jersey, il y a environ un an, lorsqu'un terrible écrasement au sol s'est produit à cet endroit. Les "lits-cages" n'ont pas encore dépassé les stades d'essai. Il faudra encore quelque temps avant que des particuliers puissent s'en servir à des fins de transport à l'intérieur des villes ou d'une ville à l'autre.

A cet égard, je n'ai pas eu la bonne fortune d'assister à la réunion à l'aéroport de Vancouver, de sorte que j'ai dû m'en tenir aux nouvelles publiées dans les journaux. Sauf erreur, on prendra bientôt des dispositions en vue d'améliorer cet aéroport. Je sais que le ministre des Transports (M. Marler) occupe son poste depuis peu, mais je me demande s'il ne pourrait pas indiquer aux habitants de la partie continentale inférieure de la province quand le projet sera réalisé, car la question nous préoccupe grandement.

Si le ministère des Transports veut utiliser certains terrains disponibles, je conseille au ministre de faire savoir aux municipalités assez insensées pour mettre de côté des terrains pour l'aménagement d'aéroports, qu'elles perdent leur temps et qu'il leur serait plus profitable d'affecter ces terrains à la construction d'écoles ou d'habitations.

J'exhorte le Gouvernement à enquêter à fond et le plus tôt possible dans toute la région. Ce serait déjà un pas important. L'honorable représentant de Burnaby-Richmond a parlé de terrains, que le Gouvernement possède à Burnaby. Il semble qu'il s'agit d'un marécage, à peu près inutilisable, mais l'honorable député pense que le ministère des Transports pourrait s'en servir. Je ne connais pas trop bien la région, mais je suis convaincu qu'elle est marécageuse, mais cela ne signifie pas nécessairement qu'on ne peut l'utiliser pour un aéroport, car il suffirait d'aménager des pistes assez longues.