

tionnaires du ministre. Il s'agit là, bien entendu, d'une question de bien moindre envergure que celle dont j'ai parlé au début de mes observations; toutefois, une piste d'atterrissage pour avions légers est nécessaire à Nelson afin de faciliter les envolées en provenance et à destination de points situés sur le littoral et ailleurs. C'est nécessaire aussi à cause de l'expansion des services de relevés, des exigences des services forestiers en Colombie-Britannique, de l'essor du tourisme, et des envolées sans horaire fixe pour les gens qui habitent des endroits comme Creston, Cranbrook, Grand-Forks et d'autres. Le conseil municipal de Nelson n'est pas très exigeant. Il accueillerait avec joie une subvention même modique qui l'aiderait à parachever cet important aéroport qui doit servir aux petits avions.

A propos d'aéroports, je vais étendre un peu le champ de mes remarques. Je sais que l'honorable député de Kamloops, qui est ici ce soir, prendra la parole. Le maire de Revelstoke m'a demandé cependant d'appuyer les efforts de l'honorable député de Kamloops en vue d'obtenir une subvention de \$5,000 pour un aéroport municipal à Revelstoke. Je sais que l'honorable député de Kamloops travaille depuis quelque temps à la réalisation de ce projet et ne néglige rien pour obtenir une subvention en faveur de l'aéroport en cause. Je désire l'appuyer en ce sens. L'aéroport est nécessaire par suite de l'essor de l'exploitation forestière et de l'expansion de l'industrie de la pâte de bois et du papier, d'où la nécessité de faire atterrir des avions transportant des équipes d'inspecteur et d'ouvriers de la région septentrionale du Columbia qui viennent participer à l'exploitation forestière.

Ce petit aéroport prend une importance particulière du fait de l'expansion projetée de l'industrie de la pâte de bois et du papier dans le bassin du fleuve Columbia. On se rend compte de l'importance de cet essor quand on nous signale que la licence accordée à la société englobera une région large en moyenne de 50 milles et longue de 300 milles et d'où on pourra tirer à l'avenir plus de 200 millions de pieds de bois de sciage par année. J'accorde mon appui au député de Kamloops, à la demande du maire de Revelstoke et d'autres habitants de cette ville. Ce petit aéroport constitue un autre maillon dans la chaîne des petits aéroports desservant l'intérieur de la Colombie-Britannique et qui sont nécessaires au maintien de notre activité industrielle; celle-ci a besoin d'un modèle d'avion capable d'atteindre le sommet des gorges de montagnes d'où il surveille les étendues boisées, et qui peut également transporter des passagers vers des localités isolées et

ainsi de suite. J'espère que le ministre voudra bien examiner plus en détail cette demande.

Je vais maintenant changer mon fusil d'épaule. J'ai déjà abordé cette question à maintes reprises, mais toujours en vain. A l'intérieur des terres de la Colombie-Britannique, notre réception radiophonique est très mauvaise dans certains districts. Nous pouvons capter les postes émetteurs de la radio canadienne dans le courant de la journée, de façon relativement satisfaisante. Mais une fois la nuit venue, après le coucher du soleil, on ne peut capter que les postes américains. Pour moi (à l'instar de bien des gens dans ma circonscription), j'aime entendre les nouvelles de Radio-Canada ou encore écouter les discours que le ministre prononce à la radio de temps à autre. Mais nous ne pouvons nous le permettre, puisque les émissions canadiennes sont, la nuit, hors de notre portée.

Telle est la situation dans la majeure partie de la région des lacs Arrow et dans la majeure partie de la région des lacs Kootenay et de la circonscription de Kootenay-Est. On verra, je l'espère, à prendre d'autres mesures en vue d'assurer une meilleure réception dans ces régions.

Je tiens à signaler tout spécialement l'interférence dans la réception, sujet dont il a déjà été question. Il y a des années que je m'adresse au ministère à ce sujet et nombre de mes commettants ont adressé, à ce même sujet, des lettres au ministère, aux inspecteurs et aux fonctionnaires de Vancouver. Je suppose qu'ils ont fait de leur mieux. Ils arrivent en voitures ou en camions afin de faire des levés à l'aide d'instruments, sur lesquels je ne suis pas très ferré. Je n'ai guère de talent pour la mécanique, sauf, peut-être lorsqu'il s'agit d'huiler une brouette. Je disais donc qu'ils ont fait de leur mieux pour découvrir les causes de ces parasites, mais sans beaucoup de succès, du moins jusqu'ici.

Je dirais au ministre que ce n'est pas une très bonne politique de la part de la division de la radio du ministère des Transports que d'arriver dans un petit village en camionnette portant l'inscription "ministère des Transports, division de la radio". Chaque fois qu'on agit ainsi, un grand nombre de personnes qui possèdent de petits moteurs et d'autres appareils qui ne sont pas équipés d'un agencement anti-parasitaire, les ferment jusqu'à ce qu'on leur dise que les inspecteurs ont quitté le village. On devrait effectuer ces inspections sans avoir recours à une publicité inutile.

Je suis également d'avis que les inspecteurs sont surchargés de travail. Il y a, sauf erreur, un inspecteur à Kelowna qui s'occupe de tout l'intérieur de la Colombie-Britannique. C'est beaucoup trop pour un seul inspecteur. Cela signifie qu'il ne peut faire que de rares visites