

majeure partie de la province. La Colombie-Britannique a pris une expansion très rapide. Comme vous l'avez remarqué aujourd'hui, la Chambre a fait subir la troisième lecture à un bill autorisant l'établissement d'un embranchement reliant Terrace à Kitimat, sur la ligne du National-Canadien qui aboutit à Prince-Rupert. L'Alcan n'est qu'une des nombreuses entreprises en voie d'exécution dans la province et le port de Vancouver est essentiel à la plupart de ces entreprises.

Chaque jour, des approvisionnements valant des milliers et des milliers de dollars passent par le port à destination de Kitimat. L'installation du pipe-line à pétrole et la construction de raffineries stimuleront beaucoup le commerce du port. Je demande au ministre de conférer avec son collègue le ministre des Travaux publics, afin de voir s'il est possible de faire exécuter sur-le-champ ces travaux de dragage qui s'imposent.

Cela soulève une autre question. Avant l'établissement du Conseil des ports nationaux, des commissions locales géraient les différents ports, comme c'est le cas pour le port de New-Westminster. L'établissement du Conseil des ports nationaux a privé les organismes locaux de la gestion des ports. J'ai toujours prétendu que des comités consultatifs devraient exister dans les villes où se trouvent des ports. En 1931 et 1932, sir Alexander Gibb, expert britannique en matière de ports, a fait une étude relative à tous nos ports nationaux y compris Vancouver. Il a fortement recommandé l'établissement d'un conseil des ports nationaux chargé de la gestion de tous ces ports; mais il a ajouté qu'il devrait y avoir des conseils consultatifs locaux. J'aimerais citer un extrait de la page 31 de son rapport qui contient la recommandation suivante:

Il est essentiel d'éviter d'affaiblir l'administration locale, étant donné qu'aucune gestion centralisée ne peut remplacer une administration locale efficace et active ni la connaissance et l'initiative des hommes d'affaires locaux, éléments essentiels à la prospérité d'un port.

Pour cette dernière raison, je recommande fortement la création d'un comité consultatif local. Un tel comité peut fort bien s'occuper d'un très grand nombre d'aspects de la gestion d'un port, comme par exemple la représentation des intérêts des propriétaires de quais privés, des marchands et des distributeurs locaux, des consignataires et des exportateurs locaux, du point de vue des ouvriers et de l'attitude des chambres de commerce et des boards of trade, des boursés des céréales et d'autres organisations commerciales de ce genre, en plus du transport maritime.

Grâce à un tel organisme, la collectivité s'identifie avec le port. Il sert également à intéresser les députés locaux, le conseil municipal ou le gouvernement provincial aux diverses entreprises projetées et à obtenir leur appui à l'égard de ces entreprises, ce qui permet de prévoir et d'écartier les critiques qui pourraient s'élever de ces milieux ou les initiatives qui pourraient nuire au port.

[M. Green.]

Il est d'une utilité inestimable pour ce qui est de l'étude des marchés locaux, de la réclame et de la propagande, ainsi que de la collaboration avec les groupements qui peuvent favoriser le progrès industriel. Enfin, un comité local sert à freiner la tendance à la routine et à l'arbitraire chez des fonctionnaires plus ou moins permanents.

A mon avis, pour ce qui est du port de Vancouver, la difficulté actuelle ne se serait pas présentée, si nous avions eu un comité consultatif local: il aurait prévu le problème que pose l'entrée dans le port des nouveaux cargos, plus gros que les anciens.

Cela m'amène à ma dernière considération: l'attitude du ministère des Transports au sujet de certains aéroports du pays. A l'extérieur de Vancouver, l'un des grands aéroports internationaux du Canada est situé à Sea-Island, à quelques minutes en automobile de la limite méridionale de la ville. De cet aéroport, des avions s'envolent chaque jour à destination de tous les pays, y compris ceux de l'Orient. Je remarque que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien se proposent maintenant de demander la permission d'établir un service entre Vancouver et les aéroports sud-américains. L'aéroport de Sea-Island joue dans l'Ouest canadien le même rôle que l'aéroport de Dorval dans l'Est canadien. Il a été aménagé par la ville de Vancouver et, depuis quelques années, il y a beaucoup de marchandage entre le ministère des Transports et la municipalité au sujet de l'acquisition de cet aéroport par l'État. Je crois que le ministre des Transports a offert la somme de \$420,000. C'est la somme la plus élevée que j'aie vue publiée. D'autre part, la municipalité a demandé la somme de \$2,175,000, bien qu'on ait donné à entendre, je crois, qu'on vendrait l'aéroport pour un montant considérablement moindre.

La municipalité a placé beaucoup d'argent dans cet aéroport. Elle a des obligations en circulation qui ont été émises en vue d'aider à financer l'aménagement de l'aéroport; elles se chiffrent, je crois, par au moins \$300,000. Je ne comprends pas la raison de tout ce retard dans le règlement de cette affaire. On a proposé de recourir à l'expropriation et que la Cour d'échiquier fixe un prix juste. J'ignore si ce serait là le bon moyen de régler cette difficulté. Ce que je sais, c'est qu'on ne tolérerait pas un tel état de choses, s'il s'agissait des aéroports soit de Dorval soit de Malton. La distance qui nous sépare d'Ottawa porte peut-être les gens d'ici à hausser les épaules et à se préoccuper bien peu de régler un tel problème. La question relève pourtant du ministère des Transports et exige une solution immédiate.

Autre difficulté: tous les véhicules allant à l'aéroport ou en revenant doivent traverser un vieux pont de bois branlant, le pont