

je m'étais basé, l'autre soir, pour faire mes remarques, est inexact. Je suis tenu de croire l'honorable député et je le crois effectivement quand il dit qu'il n'a nullement usé de son influence relativement à la création et l'aménagement de l'aéroport de Langley. Ce que je voulais surtout faire ressortir, l'autre soir, c'est que l'aéroport de Chilliwack, qui n'a pas l'inconvénient du brouillard, a été choisi par les autorités du ministère. Je n'ai rien eu à voir dans ce choix. Les chefs du département ont survolé l'emplacement et ont fait l'examen des lieux du haut des airs. Il y avait un autre terrain que certains jugeaient préférable et qui était beaucoup plus près, mais on nous a dit qu'il ne ferait pas l'affaire à cause des courants d'air.

L'honorable député a parlé de charges d'endiguement. L'option prise sur les 160 acres à Chilliwack s'élevait à \$16,000, et, apparemment, on n'a pas pensé aux charges d'endiguement à ce moment-là. Quand on examina l'affaire, on s'aperçut qu'elles représentaient, en capital, \$50 l'acre. Je discutai la chose avec le ministre actuel de la Défense nationale dans l'espoir qu'un arrangement pourrait être conclu entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de la Colombie-Britannique, afin de réduire le chiffre de cette somme globale. Mais même si cette réduction n'avait pas été effectuée, la somme totale eût été de \$24,000, dont \$16,000 représentant le prix du terrain et \$8,000 pour s'acquitter des charges d'endiguement. Admettant même qu'on eût à dépenser quelques milliers de dollars de plus pour l'aménagement de ce terrain, mettons \$30,000 en tout, il y a une grosse différence entre \$30,000 pour un aéroport de 160 acres et la somme de \$90,000 que l'on dépense pour le terrain de 90 acres situé dans la zone des brouillards à dix ou quinze minutes de vol de Vancouver. Aussi j'ai voulu souligner que l'on avait peut-être fait preuve de partialité, que l'on avait mis de côté le terrain le mieux approprié du point de vue des aviateurs eux-mêmes et que le gouvernement avait continué d'aménager l'autre. Je comprends, comme le dit le ministre, qu'une partie de la dépense avait été faite quand il est entré en fonctions. Une grande partie des travaux avaient été exécutés sous l'autorité du ministère de la Défense nationale. Mais les griefs des gens de la région, y compris beaucoup d'aviateurs, sont tels que je les ai exposés l'autre soir au comité et tels que je les répète ce soir.

M. GREEN: Quelle sera la ligne de conduite du Gouvernement à l'égard de la participation aux frais de construction d'aéroports ailleurs que sur le parcours des lignes aériennes Trans-Canada? Plusieurs des grandes villes du

[M. Barber.]

Canada ne se trouvent pas sur cette voie, et quelques-unes seront sans doute desservies par des lignes secondaires.

L'hon. M. HOWE: Il y a un crédit particulier pour ces contributions, sous le n° 390. Si l'honorable député n'y voit pas d'inconvénient, je préférerais discuter la question lorsque nous aborderons ce crédit.

M. GREEN: Les journaux ont rapporté que le Gouvernement avait acheté 600 acres de terrain à la baie Patricia, à l'extrémité méridionale de l'île Vancouver, et l'on se demande s'il est question d'utiliser cette propriété comme base pour les envolées transpacifiques ou bien comme base militaire. Cela comporte, je crois, une dépense de plusieurs centaines de milliers de dollars. Le ministre voudrait-il expliquer au comité à quoi servira cet aéroport?

L'hon. M. HOWE: On fera cette dépense uniquement pour la défense du pays. Cette somme figure dans les crédits du ministère de la Défense nationale. J'en ignore les détails.

M. GREEN: On ne se servira pas de cet aéroport pour l'aviation civile?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. MASSEY: Lundi dernier j'ai fait inscrire au *Feuilleton*, sous la rubrique des avis de motions pour la production de documents, une demande ainsi conçue:

Copie de toute la correspondance échangée entre les ministères des Travaux publics, du Travail, des Transports, ou tous autres ministères fédéraux, et la ville de Toronto, au sujet de l'établissement des aéroports de Toronto, sur l'île de Toronto et à Malton.

Cette motion a été transformée en ordre de dépôt de documents. Si j'ai demandé ces renseignements, c'est que, ainsi que le ministre peut se l'imaginer, il y a eu, parmi les gens qui s'intéressent vivement à l'aviation à Toronto, beaucoup de discussion sur le point de savoir si Malton est un emplacement convenable pour un aéroport. Bien des gens au courant des choses de l'aviation et des risques qu'elle comporte, ont fortement insisté pour que le terrain du cercle d'aviation de Toronto, sur l'avenue Wilson, soit agrandi et aménagé en vue de l'atterrissage d'urgence des avions de transport. On s'est toutefois prononcé en faveur de l'emplacement de Malton. Le ministre aurait-il la bonté de dire au comité quelle part les lignes Trans-Canada ont prise dans cette décision, et sur quoi l'on s'est fondé pour prendre une décision définitive. Comment se fait-il, qu'on ait choisi Malton, qui est si éloigné de Toronto, plutôt que le terrain du cercle d'aviation qui se trouve tout près de la ville et à vingt minutes du centre de la ville?