

ce moment ne tendrait à la réalisation de ce but plus que le programme que nous suivons actuellement.

M. KNOWLES: Le ministre sait-il s'il est question en ce moment de convoquer une conférence internationale à propos de cette question?

L'hon. M. HOWE: Aucune conférence internationale n'a été convoquée, que je sache, mais on espère en convoquer une. Aucune date n'a été fixée mais, je le répète, des pourparlers sont en cours au sujet de l'obtention, de la part des grandes puissances, d'une coopération suffisante pour assurer le succès d'une telle conférence. Le simple fait d'inviter un grand nombre de nations à une conférence sans que des discussions préliminaires aient eu lieu ne favoriserait guère la préparation d'un plan judicieux et acceptable pour tous les pays participants. Nous espérons que, grâce à la discussion de plusieurs plans au cours de pourparlers bilatéraux, il sera possible d'élaborer un programme susceptible de recevoir un appui considérable lors d'une conférence.

M. REID: Maintenant que les Lignes aériennes Trans-Canada passent à une nouvelle direction et prendront plus d'expansion, il convient peut-être de signaler une question relative au service entre Montréal et Vancouver. Le ministre sait que le terminus aérien de Vancouver est situé sur l'île Sea. Cet aéroport a grandi tout seul. Il y a plusieurs années, certains particuliers qui s'intéressaient à l'aviation ont commencé à l'aménager; agissant de leur propre initiative, ils ont acheté un terrain à leur frais pour exploiter l'aviation. On leur doit beaucoup. Par la suite la ville de Vancouver qui cherchait un aéroport rapproché et ne possédait dans les environs aucun endroit disponible, acheta à l'île Sea une étendue de terrain considérable qui comprenait l'emplacement primitif du champ d'aviation.

Plus tard, les Lignes Trans-Canada sont intervenues. Il leur fallait un terminus aérien pour atterrir, et elles se sont emparées de l'aéroport de la ville de Vancouver. Elles lui donnèrent tellement d'expansion que l'île presque entière devint un champ d'aviation. Il y a un désavantage à cet aéroport, bien qu'il soit idéal à plusieurs points de vue. La brume empêche souvent les avions d'atterrir et ils doivent rebrousser chemin jusqu'à Lethbridge. En 1935, la compagnie Trans-Canada se rendit compte qu'elle s'était engagée dans l'aviation pour de bon et elle se mit à chercher de nouveaux emplacements par tout le Canada; ses pilotes et techniciens choisirent une chaîne d'endroits, entre autres, Langley-Prairie qui se trouve dans la circonscription de New-Westminster. Cet emplacement est à 18 milles

[L'hon. M. Howe.]

de Vancouver et il devait servir de terrain d'atterrissage d'urgence. La brume ne l'obscurcit pas et les avions qui ne pouvaient descendre à l'île Sea à cause du brouillard se rendaient à Langley-Prairie; on transportait les voyageurs jusqu'à Vancouver ou New-Westminster en automobile.

Plus tard, un peu avant la guerre, cet aéroport et d'autres relevèrent du ministère de la Défense nationale. A la déclaration des hostilités, on avait dépensé quelque \$150,000 pour rendre le terrain propre à recevoir les avions; les travaux effectués portaient sur le déblaiement, le nivellement, la mise en herbe, le creusage des fossés et le drainage. Cependant, seul un petit nombre d'avions atterrisaient à cet aéroport. En 1940, on établissait par tout le pays des écoles de formation aérienne, et d'aucuns s'attendaient à voir cet aéroport de secours servir à dégager les cadres de certaines écoles où les élèves étaient trop nombreux. L'entrée du Japon dans le conflit eut pour effet de déplacer vers l'intérieur du pays les écoles de formation établies sur la côte du Pacifique, lesquelles furent remplacées par des écoles de combat aérien devant servir à la défense du pays au cas où les avions ennemis viendraient l'attaquer. Il résulta de tout cela que l'aéroport de Langley-Prairie n'a jamais servi. On a sans doute jugé qu'il n'était pas assez vaste pour servir aux gros avions utilisés par les écoles de combat aérien de Boundary-Bay et de Sea-Island.

Le ministre devrait voir à ce qu'on fasse quelque chose à ce sujet. Je propose qu'on étudie la question, et je ne suis pas inspiré par ce qu'on appelle parfois "les notions de Vancouver", ou le désir de tout prendre pour soi; Vancouver a besoin d'un aéroport et il convient qu'on continue à exploiter celui qui se trouve à l'île Sea. Cependant, si l'on songe à l'expansion que prendront les Lignes aériennes Trans-Canada à la fin des hostilités, on conviendra qu'il est nécessaire de trouver un aéroport qui soit à proximité de New-Westminster ou de Vancouver et qui ne soit pas exposé au brouillard. Il n'est pas impossible de trouver pareil emplacement. Le ministère a été saisi de plusieurs projets, mais il n'en a fait aucun cas pour la simple raison qu'ils étaient mis de l'avant par des profanes.

Je conseille au ministre de faire examiner toute cette région car l'aéroport de l'île Sea n'est pas suffisant. Vancouver et New-Westminster doivent être mieux desservis. L'envolée de Montréal à Vancouver s'effectue dans un temps relativement court, mais il arrive parfois que les avions soient obligés de rebrousser chemin jusqu'à Lethbridge. Il est donc grandement temps que nous ayons