

L'hon. M. HOWE: Un bill concernant la création d'une commission du transport aérien sera présenté; toutefois, pour savoir jusqu'où va cette mesure, nous devons attendre qu'elle soit soumise à la Chambre.

M. KNOWLES: Je désire maintenant demander au ministre s'il estime vraiment nécessaire que Trans-Canada et le Chemin de fer National-Canadien forment des entités distinctes? Y a-t-il à cela quelque avantage économique ou le but de cette proposition est-il simplement de trouver un argument en vue de pouvoir exiger plus facilement du Pacifique-Canadien qu'il renonce à ses lignes aériennes? En d'autres termes, la séparation de Trans-Canada et du réseau National-Canadien entraînera-t-elle pour le pays un avantage économique ou autre?

L'hon. M. HOWE: Le Gouvernement est d'avis qu'il y a lieu de faire du transport aérien un domaine distinct plutôt qu'un complément du transport de surface. On est également de cet avis partout sur le continent nord-américain. On estime que les traditions qui se rattachent au transport terrestre, au transport maritime ou à tout autre transport de surface ne doivent pas gêner l'expansion du transport aérien. Il s'agit d'un tout autre domaine; son mode d'exploitation et de publicité doit être différent et nous croyons agir sagement en lui assurant dès maintenant l'indépendance.

M. KNOWLES: Aurons-nous, indépendamment de l'Etat, un organisme chargé de coordonner les divers modes de transport? Nous aurons une commission des transports aériens qui s'occupera de l'aviation, une commission analogue dont relèvera le transport ferroviaire, mais aurons-nous un organisme supérieur à ces commissions, ou bien la coordination des divers moyens de transport, chemin de fer, autobus, camions, avions et navires se fera-t-elle par le Gouvernement lui-même?

L'hon. M. HOWE: Le transport routier relève des provinces. Le pouvoir fédéral n'a absolument rien à y voir. La Commission des transports s'occupe de la circulation ferroviaire et de certains aspects de la navigation intérieure. La Commission des transports aériens exercera son autorité sur la circulation aérienne et en cas de conflits sérieux entre les chemins de fer et l'aviation, les deux commissions intéressées pourront toujours chercher à s'entendre et à régler leurs difficultés en commun. Toutefois, nous n'aurons pas d'organisme suprême chargé de coordonner toute la circulation.

[M. Knowles.]

M. KNOWLES: Dans son discours du 17 mars, le ministre a souligné avec un certain dépit que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien avaient obtenu des appareils tandis que les Lignes aériennes Trans-Canada n'y avaient pas réussi. La *Canadian Aviation*, dans le numéro auquel j'ai déjà fait allusion, blâme le ministre, disant que le Gouvernement, dont il fait partie, devait être au courant de la situation et aurait dû y voir. Le ministre peut-il nous fournir de plus amples explications?

L'hon. M. HOWE: L'honorable député a bien tort de dire que j'en ressentais du dépit.

M. KNOWLES: Alors, je retire cette remarque.

L'hon. M. HOWE: Nous étions au contraire très heureux de ce que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien eussent pu se procurer des avions aux Etats-Unis. Elles les avaient obtenus pour des fins militaires ou pour être plus précis, pour assister l'armée américaine dans la mise à exécution de l'entreprise Canol, ainsi que dans leurs travaux se rapportant à la route à relais du Nord-Ouest et à la route de l'Alaska. J'ai simplement indiqué que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien avaient obtenu des avions parce qu'elles desservaient cette région. Les Lignes aériennes trans-Canada ne constituaient qu'un service domestique. Il est vrai qu'elles s'acquittaient de certaines fonctions militaires et transportaient des membres des services armés; toutefois, aux Etats-Unis, ses titres à la priorité avaient moins de poids que ceux des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, qui rendaient des services directement à l'armée américaine. Voilà tout ce que j'ai prétendu.

M. KNOWLES: Je poserai une couple de questions concernant certains aspects internationaux de l'aviation civile d'après guerre. J'exprime de nouveau mon approbation de toutes les mesures prises à un moment ou un autre afin de déclencher un mouvement propre à faciliter la solution des problèmes de la période qui suivra la clôture des hostilités. Je n'hésite pas à exprimer ma satisfaction de ce que le Gouvernement ait formulé ses opinions sur l'institution d'une autorité internationale en matière de transport aérien. En vérité, un simple service aérien au sein de l'Empire me semble insuffisant pour le régime que nous aurons après la guerre. Si on s'en contentait, n'est-il pas évident qu'il faudrait conclure immédiatement toute une série d'ententes bilatérales entre l'Empire et les autres pays ou groupes de puissances? Après tout, malgré l'étendue des territoires britanniques, il serait impossible d'exploiter des routes bien