

A cette période de l'histoire, nous devrions refuser notre appui à toute politique de nature à réduire la puissance du Commonwealth britannique à un rang secondaire. Le Canada devrait aider à l'élaboration de la politique du Commonwealth et non s'engager dans la poursuite de projets personnels hasardeux. La politique étrangère du Canada, dans le domaine international, devrait commencer par un commun dénominateur convenant à tous les membres du Commonwealth. Puis il devrait chercher à conclure un accord complet avec les Etats-Unis et ensuite avec le reste du monde. On a dit que la maîtrise des routes aériennes de l'univers constituera le butin de guerre le plus riche. Gardons-nous de commettre la bévue de céder nos droits à quelque étrange puissance internationale qui ne reconnaît d'allégeance à aucun drapeau et n'est liée par aucune série de principes chrétiens.

M. NOSEWORTHY: Notre groupe a déjà défini son attitude assez clairement et si, comme l'honorable préopinant l'a indiqué, le Gouvernement cherche à nous donner une direction, il y a lieu de le féliciter.

M. FRASER (Peterborough-Ouest): Notre pays ne s'en portera pas mieux.

M. NOSEWORTHY: Je puis dire pour ma part que nous sommes heureux de constater que le Gouvernement a pris des mesures pour assurer au peuple canadien, dans le domaine intérieur, la propriété du grand placement qu'il a fait dans l'industrie aéronautique au cours de la guerre. Au début des hostilités, c'était une simple naine qui luttait pour vivre. C'est maintenant une géante prospère. Elle s'est développée au cours de la guerre, grâce aux commandes et aux fonds de l'Etat. Le pays possède aujourd'hui des aérodromes bien outillés, et il est bien muni d'aménagements pour la navigation aérienne et possède un personnel compétent. Des améliorations techniques se sont réalisées dans ce domaine et les frais ont été payés à même les dépenses de guerre. Ces améliorations aidant, il devrait être possible après la guerre de réduire considérablement le coût des voyages aériens et les frais de transport par air des marchandises et du courrier. Ces frais constituaient le plus grand obstacle au transport aérien jusqu'en 1939. De vastes placements de deniers publics permettront aux lignes aériennes d'utiliser ces aménagements après la guerre sans lourds frais d'exploitation, ce qui aidera grandement à réduire les frais de voyage dont j'ai parlé. L'emploi pendant la guerre d'avions multi-moteurs aidera beaucoup aussi à résoudre le problème du transport-marchandises et l'on fera certainement un usage beaucoup plus étendu des aménagements aériens dans ce domaine.

[M. Hlynka.]

Ces possibilités soulèvent plusieurs questions sur l'avenir de toute l'industrie aéronautique dans notre pays. Bien que le Gouvernement ait formulé sa politique sur l'avenir de nos lignes aériennes, je ne suis pas sûr qu'il l'ait fait en ce qui concerne l'avenir de l'industrie aéronautique et je désire poser cet après-midi quelques questions au ministre à cet égard. Je les poserai toutes tandis que j'ai la parole et j'espère que le ministre pourra exposer ensuite la politique ministérielle. Premièrement, dans quelle situation nous trouverons-nous après la guerre relativement à l'achat de moteurs d'avions? Cette question a été maintes fois discutée ces dernières années. Je crois que le ministre a dit bien clairement que son département n'entendait pas se lancer pendant la guerre dans la fabrication de moteurs d'avions. Il a donné à entendre, avec raison peut-être, qu'il était plus utile à l'effort de guerre d'importer des moteurs de pays qui avaient plus d'expérience dans leur fabrication. Ici se pose, cela va de soi, la question de savoir si nous resterons indéfiniment sous la dépendance d'autres pays relativement aux moteurs que notre aviation commerciale utilisera. Voilà la première question que je signale à l'attention du ministre. Voici la deuxième: Quelle sera notre position après la guerre relativement à la production d'avions de transport? D'après les renseignements que je possède, le tiers de tous les avions de l'armée et de la marine des Etats-Unis sont des appareils de transport, et d'immenses usines construisent de ces avions aux Etats-Unis. Mardi soir, le ministre de l'Air a déclaré que le Canada doit ou devra compter sur les Etats-Unis pour obtenir les avions de transport utilisés pour des fins d'entraînement sur nos propres aérodromes, et il a ajouté que le Gouvernement avait été informé que plusieurs de ces avions de transport seraient livrés par des fabriques américaines à une époque ultérieure cette année. Le Gouvernement prend-il des mesures en vue d'assurer la production au Canada du modèle d'avion qui sera requis pour le transport lourd pendant les années d'après-guerre?

Voici ma troisième question: quelle sera la situation au point de vue de la propriété des avionneries, lesquelles appartiennent actuellement soit à l'Etat soit à des particuliers? J'imagine que le parti conservateur-progres-siste a défini son attitude à cet égard. On me permettra de dire quelle idée je m'en fais. Si je me trompe, le chef de l'opposition fera une rectification, j'en suis sûr. Dans des discours prononcés dans la région de Toronto, le premier ministre de l'Ontario et le chef de l'opposition ont protesté énergiquement contre le fait que des contrats pour la fabri-