

à cette époque que la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien s'était tenu à l'écart parce qu'elle ne pouvait s'assurer la haute main sur l'entreprise. J'ignore pour quelle raison le Pacifique-Canadien s'est tenu à l'écart, mais j'ai la certitude absolue qu'il l'a fait. Cependant, nous n'avons pas suivi l'exemple du Pacifique-Canadien, nous avons sauté en plein dans l'affaire et nous avons eu le privilège d'acquiescer tout le capital-actions.

La loi stipulait aussi que la corporation, en sus d'établir ce service aérien transcontinental canadien, pourrait également acquiescer des actions dans une compagnie internationale devant être souscrites en coopération,—un très joli mot,—avec la Grande-Bretagne, l'Irlande, le Canada et Terre-Neuve; la part de Terre-Neuve devrait être gracieusement souscrite par la Grande-Bretagne. L'Angleterre détiendra 51 p. 100 du capital et c'est parfait, je le suppose, vu qu'elle supporte les frais de toutes les envolées préliminaires. Je puis fort bien me rendre compte que la Grande-Bretagne vise à atteindre un objectif réel en se chargeant de tous les frais préliminaires concernant l'établissement de cette voie aérienne. Si elle ne le fait pas, qui le fera? Etant donné la situation qu'occupe l'Angleterre au point de vue international, elle ne peut se payer le luxe de tirer de l'arrière en ce qui regarde une entreprise de cette nature.

Cependant, on dit que nous avons fourni les fonds, il y a deux ans, pour accomplir toutes les choses que nous demandons d'être autorisés à exécuter par la loi à cette heure. C'est là une façon agréable d'exposer la situation. Je ne crois pas que nous ayons fourni les fonds. Ce que l'on peut dire, je le crois, c'est que nous avons fourni les actions qui pourront être acquiescées du moment que nous aurons l'argent. Mais, nous devons obtenir ces fonds.

Nous sommes donc à cette heure au premier rang de l'aviation transatlantique et nous plaçons encore plus de fonds dans l'entreprise, —je devrais dire des sommes énormes, car, je ne crois pas que nous irons bien loin avec \$1,250,000. Voilà qui nous mènera à peu près aussi loin que les premiers 10 millions que nous avons avancés à l'entreprise du Pacifique-Canadien ou encore, peut-être serait-il préférable de dire aussi loin que nous ont menés nos premières contributions au National-Canadien en vue de constituer le réseau national. Nous nous lançons dans une entreprise d'aviation transatlantique, à titre d'associé intéressé jusqu'à concurrence de 24½ p. 100 du capital de premier établissement que posséderont les Chemins de fer nationaux du Canada. Il va de soi que cela veut dire le déplacement du déficit. J'espère que cette suggestion fera du bien au cœur de l'honorable sénateur qui siège

Le très hon. M. MEIGHEN.

à ma droite (M. Calder), car, il n'envisage pas sous de brillantes couleurs la perspective de passer l'éponge sur ces déficits. C'est très bien d'être enthousiaste de l'aviation, mais ne serait-il pas temps que les Canadiens songent à pratiquer l'économie? Je sais exactement où cela va nous conduire. J'espère que l'on ne me taxera pas de pessimisme parce que je fais cette assertion d'une manière aussi formelle. Nous avons vu les provinces aboutir là et nous suivons la même voie. La marche la plus sage à suivre pour un pays, c'est de mettre en regard de ses dettes les ressources et l'actif dont il dispose et de se comporter en conséquence. S'il adopte cette ligne de conduite, il laissera les pays plus riches et plus étendus tenter des expériences et il apprendra plus en observant qu'en agissant comme nous l'avons fait en ce qui regarde l'entreprise des chemins de fer nationaux du Canada.

Le bill en discussion devra être renvoyé à un comité. Pour ce qui est du second article, je n'y vois pas d'objection. Il se borne à dire que, si dans l'exploitation de notre service transcontinental, il est nécessaire de traverser le territoire des Etats-Unis, nous aurons le droit de le faire. Nul doute qu'il faudra traverser l'Etat du Maine. Un service d'aviation est déjà exploité entre Seattle et Vancouver et je présume que l'on exploite un service quelconque au-dessus de l'Etat du Maine. Il n'y a donc aucune raison de soulever des objections contre le bill à cet égard.

Je me contente d'exposer ma manière de voir sur cette question. Il ne s'est pas trouvé dans l'autre Chambre un seul honorable membre dont la manière de voir concordât avec la mienne; cependant, je ne vois pas la sagesse pour le Canada de faire cause commune avec les autres pays et de jouer un rôle marquant en ce qui regarde l'inauguration d'un service aérien, surtout aux dépens de nos chemins de fer.

L'honorable RAOUL DANDURAND: Je n'ai pas de mémoire à lire pour justifier le programme qui a été adopté l'année dernière, bien que j'aie dû en avoir un lorsque j'ai soumis le bill à cette Chambre, l'année dernière. Voici l'idée qui se présente à mon esprit: Après avoir étudié en comité les services rendus par nos lignes aériennes, surtout la tâche splendide qu'elles accomplissent dans les régions septentrionales du Canada, à partir de la ligne de base de nos chemins de fer, j'ai parfaitement compris qu'il y a lieu de défendre un programme qui permettra d'établir des moyens de communication rapides pour les neuf provinces du Dominion sous les auspices de l'une de nos lignes transcontinentales.

Mon honorable ami de Montarville (l'honorable M. Beaubien) l'a déclaré la semaine der-