

deux grands noms. Mais malheureusement, dans son dernier discours qui a été radio-diffusé, M. Churchill a mentionné tous les pays au monde sauf le Canada, indice qu'à ce moment-là le Canada n'avait pas dans son esprit autant d'importance que l'Australie, la Nouvelle-Zélande et tout autre pays. Soit dit en passant, il est déplorable que le censeur ne se soit pas servi de ses ciseaux pour supprimer le discours entier, parce que si M. Churchill a jugé bon de mentionner certains pays, le Canada méritait une place dans ses remarques et il n'avait pas raison d'omettre son nom. Cela montre l'importance de notre pays. On dit au Canada, un jour, qu'il est un pays important, et le lendemain on fait comme s'il n'existait pas. Il nous faut accepter les choses telles qu'elles sont. C'est un acte d'humilité que ne prisent peut-être pas ceux qui ont une certaine fierté. Revenons cependant aux réalités. Dimanche dernier, le Canada n'était pas important: c'est le premier ministre de Grande-Bretagne lui-même qui l'a laissé entendre. Il le sera peut-être un jour. Je ne dis pas que ce qui est arrivé dimanche dernier se reproduira, pour la simple raison qu'il en est fait mention à la Chambre des communes en ce moment; mais la chose est possible.

Ce que je trouve étrange, c'est que ce projet est considéré comme un contrat. On l'étudie comme s'il avait été adopté par d'autres pays. A-t-il même été soumis à un autre pays? L'an dernier, le premier ministre formulait une déclaration sur l'aviation civile. Cette année, on nous propose un plan. Quelle est la réaction aux Etats-Unis? En Russie? En Grande-Bretagne? Personne ne le sait. Si ce projet est approuvé par le Parlement, il liera seulement les pays qui le jugeront satisfaisant. Si les autres pays ne le trouvent pas satisfaisant, nous devons accepter les amendements qu'ils y apporteront avant d'être liés nous-mêmes. C'est là une règle de droit élémentaire. N'importe-t-il pas au plus haut point que nous connaissions l'opinion des Etats que l'on considère comme importants dans le domaine de l'aviation avant que nous discussions un avant-projet que ne modifieront en rien tous les discours de simples députés. Je sais fort bien que celles que soient les propositions d'un membre du Parlement le temps consacré à les formuler le sera en pure perte. Si je prends aujourd'hui la parole sur cette question, ce n'est pas dans l'espoir que le ministre consentira à modifier son avant-projet, mais parce que des honorables députés prendront conscience de leur pleine responsabilité et

[M. Pouliot.]

engageront le ministre à se montrer fort prudent au sujet de cet accord et à le laisser dans un tiroir de son bureau.

Je me suis efforcé de trouver dans cet avant-projet un passage où il soit fait mention du Canada, mais en vain. Peut-être y en a-t-il un. Je regrette que cet important avant-projet soit imprimé en très petits caractères. Ces accords ou des documents analogues sont d'ordinaire publiés en appendices ou annexes aux *Procès-Verbaux* et en caractères suffisamment gros pour qu'on puisse les lire sans recourir à une loupe. Les honorables députés qui ont lu l'avant-projet tel qu'il est imprimé au hansom ont bien du mérite; je me demande s'ils n'auront pas besoin de consulter un oculiste, car leur vue doit être bien fatiguée. J'avoue ne l'avoir pas lu en entier, mais j'en ai lu assez pour avertir le ministre des écueils que comporte une telle politique. Cela ne veut pas dire que je suis opposé à l'aviation internationale, car je ne le suis pas. Mais cet avant-projet vise le commerce d'après-guerre avec tous les pays, y compris les pays ennemis qui seront battus comme je l'espère et comme j'ai toutes les raisons de le croire. Il est des articles qu'il sera impossible de transporter par air, tel le charbon, et il est fort douteux que les avions serviront au transport du grain et du bois. Je ne puis m'imaginer des poteaux de télégraphe chargés sur des avions. Nous aurons toujours besoin de navires, mais, à en croire les journaux, ceux dont nous disposerons après la guerre ne seront pas aussi rapides que ceux des pays concurrents, surtout des Etats-Unis. Notre service sera beaucoup moins rapide et par conséquent son volume de transport sera moindre. Et d'où viendront nos appareils? Combien de temps faudra-t-il pour ramener au pays les avions qui se trouvent actuellement en Grande-Bretagne et dans d'autres parties du monde? Cela fait surgir un autre problème. Nous avons besoin d'être mieux renseignés que nous ne le sommes avant d'être en mesure de discuter ce plan aéronautique d'après-guerre.

En examinant cette convention, on remarque en premier lieu qu'elle prévoit l'institution d'une "Autorité du transport aérien international". C'est la première fois, à ma connaissance, que l'on donne ce sens au mot "autorité", soit dans une de nos lois, soit dans le hansom. C'est un terme anglais dont on se sert, par exemple, dans un titre comme "Port of London Authority" qui signifie la Corporation du port de Londres ou Port de Londres incorporé. Au Canada, on ne s'est jamais servi de ce terme avec cette acception. Cela veut dire que l'entente a été rédigée par une personne qui a reçu sa formation en Angleterre et qui est passée par Oxford, Cambridge ou