

par inadvertance du texte de la loi, quoique le ministre des Transports ait déclaré, au cours de la dernière session, que les fonds nécessaires avaient été votés. La seconde modification vise à rectifier une autre omission. Les honorables sénateurs se rappelleront sans doute que la route des lignes aériennes Trans-Canada, ainsi qu'elle fut établie à l'origine entre Montréal et Moncton, traverse l'Etat du Maine. Or, une stricte interprétation de la loi ne permettrait pas aux lignes aériennes Trans-Canada d'être exploitées en dehors du Canada. En conséquence, le paragraphe 1 de l'article 15 est modifié pour permettre l'exploitation "entre des endroits à l'intérieur et des endroits à l'extérieur du Canada sur des parcours situés entièrement au Canada ou partie à l'intérieur et partie à l'extérieur du Canada".

Le très honorable M. GRAHAM: Est-ce qu'il n'est pas nécessaire d'obtenir le consentement du Gouvernement des Etats-Unis pour traverser son territoire?

L'honorable M. DANDURAND: Oui. Je crois que les Etats-Unis et le Canada en sont arrivés à une entente à cet égard.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, j'ai lu le compte rendu du débat très bref qui a eu lieu dans l'autre Chambre et si je me permets de critiquer ou même de discuter le programme dans son ensemble, je ne puis me targuer d'avoir trouvé quelque encouragement à le faire après avoir lu attentivement le compte rendu de cette discussion. Tous les partis m'ont paru être d'accord dans l'autre Chambre; il suffit d'être enthousiaste de l'aviation pour voir sous le meilleur jour toutes les entreprises qui s'y rapportent.

Il y a deux ans, lorsque nous avons adopté une loi autorisant la création d'un service aérien canadien, j'ai mis en doute la sagesse d'une pareille mesure. Généralement parlant, en affaires, l'homme sagace et adroit attend que son voisin tente les expériences. Si le pionnier réussit, après une, deux ou trois expériences, c'est qu'il a de la veine et, d'habitude, tout va très bien. Cependant, en règle générale, celui qui se croise les bras et attend que les nouvelles inventions soient perfectionnées et stabilisées avant d'y toucher, s'en tire mieux à l'époque où il se ressent des premières atteintes de la vieillesse. Le même principe s'applique dans la vie d'un pays. Je ne vois pas pourquoi le Canada s'élance au premier rang et tient tant à jouer le rôle de pionnier en fait d'aviation.

Nous devons avoir certains services d'aviation, je le sais fort bien. Du moment que le commerce exige la mise en œuvre d'un service aérien, il sera satisfait si l'initiative particu-

lière le lui procure. Nous pourrions peut-être donner un peu d'encouragement aux services d'aviation, sous forme d'entraînement ou d'aide pour la formation des pilotes et ainsi de suite, dans les régions que nos autres moyens de transport ne peuvent desservir, comme dans le Nord par exemple.

A ce que je sais, le plan que nous avons inauguré, il y a deux ans, pour la création d'un service aérien à travers le Dominion n'a pas réussi. Du reste, les services aériens inaugurés sur une aussi vaste échelle n'ont réussi nulle part. Si mes renseignements sont exacts, les services d'aviation exploités aux Etats-Unis n'ont pas eu de succès au point de vue commercial. Cependant, la grande république américaine a une population dont le chiffre est treize fois plus considérable que la nôtre; le profil du territoire des Etats-Unis s'adapte mieux que le nôtre à l'établissement d'un pareil service et le climat se prête mieux tout le long de l'année aux envolées aériennes.

N'aurait-il pas été plus sage de notre part d'attendre jusqu'à ce que nous puissions nous rendre compte des résultats financiers obtenus par une entreprise de même nature chez nos voisins du Sud au lieu de prétendre que nous aurions manqué de vision en négligeant de marcher de pair avec eux? Je n'hésite pas à le dire, nous avons encore beaucoup à apprendre touchant les services d'aviation transcontinentaux et je préférerais de beaucoup observer leur exploitation à distance plutôt que de plonger le pays dans les risques financiers qu'ils comportent. Et cette vérité s'impose d'autant plus en face de la situation dans laquelle se trouve notre réseau national. Nous nous plaignons constamment du terrible fardeau que constitue l'exploitation de nos chemins de fer Nationaux. Et nous ne pourrions jamais trop nous lamenter puisqu'en conséquence de notre énorme dette ferroviaire et des déficits d'exploitation qu'il nous faut combler, chaque année, nous ployons sous le fardeau des taxes, à l'heure actuelle. Cependant, en dépit de toutes ces lamentations, nous prenons l'engagement de lancer des millions de dollars dans une entreprise qui fera concurrence à nos chemins de fer et leur enlèvera un fort volume de trafic.

Il va de soi que le bill en discussion ne vise pas à inaugurer l'entreprise. Il a tout simplement pour but de rectifier deux omissions, bien que je ne puisse m'expliquer de quelle façon on a pu commettre la première omission. La loi, adoptée à la dernière session, pourvoyait à la création d'une compagnie d'exploitation dont le capital-actions devait être entièrement souscrit par le Dominion du Canada,—c'est-à-dire par les chemins de fer Nationaux du Canada. Nous fûmes informés