

trole et autres compagnies intéressées au développement des régions du nord, ou du moins ils étaient à l'emploi de ces entreprises qui, elles-mêmes, recevaient l'aide de l'Etat grâce à des contrats de transport du courrier. Parmi les hommes revenus au pays après la dernière guerre, je crois que ceux qui étaient en mesure de payer les frais d'aménagement d'une route aérienne quelque part au Canada devaient être bien peu nombreux. D'après la déclaration du ministre, on compte que les routes aériennes secondaires fourniront à nos aviateurs militaires une foule de nouvelles occasions d'emploi. Je suis sûr qu'à leur retour ces hommes n'auront guère d'argent et qu'il s'attendront d'être aidés s'ils se tournent vers l'aviation. Je me demande si le Gouvernement a l'intention de financer l'établissement de sociétés, opérant sur des routes aériennes peu lucratives et auxquelles ces jeunes gens pourraient être intéressés. Je me demande si ce qui s'est produit après la dernière guerre en matière de colonisation, alors que des gens furent placés sur des terres improductives ou sur des fermes qui n'auraient jamais dû être exploitées, se répétera dans le domaine de l'aviation civile, après le conflit actuel. Je me demande si on agira de la même façon cette fois. En d'autres termes, le Gouvernement fera-t-il l'acquisition de lignes secondaires peu lucratives ou établira-t-il de nouveaux réseaux offrant peu de chances de succès. S'il fait l'acquisition de lignes secondaires désavantageuses ou s'il aménage de nouvelles voies aériennes qu'il doit exploiter à perte, nous en viendrons au point où le Gouvernement devra acheter des réseaux privés surcapitalisés. Nous en avons déjà fait l'expérience avec nos chemins de fer. Le gouvernement s'est engagé dans cette entreprise; il a acheté des chemins de fer surcapitalisés qui ont plongé le pays dans des dettes d'où il n'est pas encore sorti. Si nous ne prenons pas garde à notre aviation civile, la population canadienne s'engagera dans une politique fort décevante.

Je le répète, les Canadiens s'intéressent vivement aux possibilités de l'aviation d'après-guerre. Le rayon d'action des avions de transport fascine notre population. Il y a quelques jours, je lisais un article sur l'avion de transport construit récemment par la Glenn L. Martin Aircraft Company de Baltimore. Beaucoup d'honorables députés ont sans doute lu, comme moi, des articles concernant cet avion, le Mars, d'une envergure de 200 pieds et d'une capacité presque égale à une maison de quinze pièces. La charge qu'il peut transporter, y compris son propre poids, les membres de l'équipage, l'essence et les marchandises, est de 74 tonnes. Tout dernièrement, cet avion a effectué un voyage

sans escale, aller et retour, au Brésil, parcourant une distance de 8,972 milles. Ce fait et d'autres relatifs aux progrès du transport aérien ont grandement intéressé nos gens.

Notre population sait également que les routes aériennes les plus économiques pour atteindre l'Europe et l'Asie passeront au-dessus du territoire canadien et des possessions britanniques de Labrador et de Terre-Neuve. Nous savons que la route fort problématique du Grand Cercle au-dessus des régions arctiques en direction de l'Europe et de l'Asie passe également au-dessus de notre pays. D'aucuns prétendent qu'au point de vue géographique, la ville de Winnipeg deviendra le centre de l'aviation en Amérique du Nord. Quant à moi, il me semble que c'est Edmonton qui servira de tremplin logique; c'est pourquoi j'entrevois un plus brillant avenir pour cette ville en ce qui concerne l'aviation civile, que pour la ville de Winnipeg.

La population sait qu'après la guerre le Canada aura de vastes installations, dont plusieurs dans le Nord-Ouest, que le gouvernement des Etats-Unis a établies chez nous et qui nous resteront après les hostilités. Ces aménagements dans le Nord-Ouest se trouvent sur la route directe vers l'Europe et l'Asie.

Encore une fois, le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique nous rendra près d'un quart de million de jeunes gens qui ont acquis la technique de l'aviation, et ce nombre ne comprend pas les employés de l'industrie aéronautique.

L'essor de l'aviation civile soulève nombre de problèmes; il faudrait les étudier dès maintenant et le ministre devrait fournir des explications. Je conclus de mes observations que le Canada ne possède pas, et il n'est que juste de le dire, d'industrie aéronautique bien intégrée. J'ignore si nous produisons quelque part chez nous des moteurs d'aéronefs le moins susceptible d'être utilisés par l'avion commercial. D'ailleurs, nous n'avons, que je sache, aucune expérience dans la construction commerciale de ces aéronefs, ni dans les plans qui la régissent. Nous devons demander à d'autres pays au moins certaines pièces d'aéronefs qui deviendront indispensables si nous devons jouer un rôle tant soit peu important dans l'aviation commerciale immédiatement après la guerre.

Ces considérations m'amènent à la question suivante: On m'a déjà dit: Nous importerons de la Grande-Bretagne nos moteurs d'aéronef et nos avions. D'autres: Nous importerons des Etats-Unis ces mêmes articles. Or, quelle est la situation en Grande-Bretagne? Voici ce que je lisais récemment, au sujet de la Grande-Bretagne:

Les Anglais savent bien que, si leur position dans le domaine aérien ne correspond pas à