

du Commonwealth britannique, et du Canada. Il favorise l'établissement d'une autorité mondiale internationale qui sera régie par une dictature financière.

2. C'est la négation du principe du Commonwealth britannique et de la souveraineté canadienne.

3. C'est une mesure qui favorise l'établissement d'une dictature mondiale sous l'autorité d'une force policière relevant de la finance internationale comme le préconise M. Clarence Strike. En passant, je demanderais au Gouvernement de nous dire s'il a reçu des félicitations de M. Strike pour avoir adopté ses propositions. Je soutiens que la Chambre, en acceptant et en appuyant le projet mis de l'avant par le ministre, forge un des chaînons du projet de dictature internationale.

4. Si le Canada adopte le programme annoncé relativement à l'aviation internationale, il adoptera une politique étrangère qui est internationale en principe et en doctrine.

5. Ce projet se départit et fait fi de l'héritage que les Britanniques ont conquis à la suite de luttes et nous ont légué sans qu'il nous en coûte quoi que ce soit.

6. Pour la première fois dans notre histoire, je crois, le Gouvernement a abandonné une politique importante de collaboration, politique qui aurait fort bien pu être le point de ralliement de toutes les nations du Commonwealth britannique.

Au cours de la déclaration qu'il a faite à la Chambre le 17 mars, le ministre des Munitions et approvisionnements (M. Howe) a fait plusieurs affirmations significatives dévoilant ainsi le fort penchant du Gouvernement vers l'internationalisme et les propositions d'union fédérale, et s'éloignant des principes sur lesquels est fondé le Commonwealth des nations britanniques. D'après le harsard du 17 mars, le ministre a dit:

Ces jeunes gens...

Il voulait parler des aviateurs.

...nous reviendront avec un esprit plutôt international.

Puis il ajoute:

Il semble être généralement entendu que tout ce programme doit être placé sous la régie d'une nouvelle autorité de portée internationale.

Voici maintenant une autre déclaration importante du ministre. Je cite:

Ce qui s'applique aux relations entre les diverses parties du Canada s'applique aussi aux relations entre les différentes nations du monde.

Puis le ministre déclare encore, ce qui est très intéressant, ce qui suit:

La façon la plus succincte de décrire la situation qui existera après la guerre consiste pour moi à dire que la position et la souveraineté du gouvernement canadien ont été complètement sauvegardées dans toutes les ententes conclues.

[M. Hlynka.]

Mais, un peu plus loin, le ministre a oublié ce qu'il avait dit au sujet de la sauvegarde de la souveraineté du Canada et il a déclaré:

Comme je l'ai dit déjà, le premier ministre a défini le 2 avril de l'an dernier, l'attitude du Gouvernement en matière de transport aérien international. Il a indiqué clairement que le Canada suivrait une politique de coopération et de collaboration internationale et qu'il donnerait son appui à la ligne de conduite la plus susceptible de servir non seulement les intérêts immédiats du pays mais la cause fondamentale de l'établissement d'un ordre international qui soit de nature à empêcher un nouveau conflit mondial.

En expliquant ce point de vue, le ministre ne laisse aucun doute sur celui du Gouvernement. Il est clair que celui-ci voudrait une autorité mondiale et qu'il a lié le Canada à cette ligne de conduite internationale plutôt que de l'engager dans une ligne de conduite commune au Commonwealth britannique.

Il faut se rappeler que le Canada est un des membres les plus anciens du Commonwealth et qu'en adoptant cette attitude, il incitera les autres membres du Commonwealth à adopter une attitude semblable. Cela ne peut avoir pour résultat que de restreindre le statut du Commonwealth britannique et d'en faire d'une puissance européenne de première ordre un pays d'importance secondaire. A mon sens, une telle attitude est le comble de la folie et n'est certainement pas dans l'intérêt du Canada.

Je vois ensuite que, dans les *Débats* du 17 mai, le ministre répète le même point de vue quand il dit:

Nos représentants aux discussions internationales seront donc autorisés à appuyer ou à mettre de l'avant toutes les propositions qui, de l'avis du Gouvernement, seront de nature à amener l'établissement d'une autorité sur le transport international.

Finalement, le ministre tente de faire comprendre à la Chambre qu'il existait un consensus d'opinions lorsque, sous sa présidence, la délégation canadienne a pris part aux discussions qui ont eu lieu à Londres en octobre dernier. Voici ce que le ministre a dit comme en fait foi le compte rendu:

On n'a pris aucune décision finale à Londres, mais je puis affirmer que, du commencement à la fin de la réunion, il était évident que tous les délégués présents avaient les mêmes objectifs en vue (objectifs que j'ai déjà mentionnés plus haut) et que, d'une façon générale, tous étaient d'accord sur la meilleure façon de réaliser ces objectifs.

Le ministre nous apprend qu'on en est venu à une entente sur des principes généraux. Eh bien, voyons. Voici un extrait d'un article intitulé "Britain in the Post-War Air", qui a paru dans la revue *Fortune*, numéro de mars 1944:

Il déclara...