

Le premier ministre a annoncé qu'il devait prochainement assister à une conférence des premiers ministres du Commonwealth britannique. Il existe au Canada des opinions bien tranchées, mais non irrécyclables, espérons-le, sur notre rôle dans le Commonwealth et sur nos relations avec le monde en général. Il est regrettable que le dernier point soit le seul mentionné dans le discours du trône.

Il importe de bien étudier et de bien peser les opinions de toutes les parties en cause. Celles du Gouvernement seraient tout particulièrement bien accueillies, mais nous n'avons pas l'intention d'embarrasser notre propre premier ministre, ni les représentants des autres parties du Commonwealth, en soulevant des points litigieux alors que le simple bon sens demande de tenter tous les efforts possibles pour assurer un front uni dans un Canada uni au sein d'un Commonwealth britannique plus grand et plus puissant.

Le discours du trône présente une omission qui justifie quelque curiosité de notre part: c'est qu'il n'y est aucunement fait mention de la question très importante de l'aviation civile après la guerre. L'aviation commerciale, plus que tout autre sujet d'ordre économique, a une importance vitale pour le Canada à cause de ses effets marqués sur notre économie et de ses ramifications d'ordre universel. Nos gens se demandent si nous serons relégués à l'arrière-plan dans la course universelle pour la maîtrise de l'air. Allons-nous demeurer inactifs tandis que les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la Russie, la Chine, la Hollande, la Suède, la France libre et bien d'autres pays encore décideront du rôle que nous jouerons dans le plan international?

Le Canada joué une partie dangereuse. Il ne gagnera rien à n'agir qu'au dernier moment. Les rapports officiels d'origine américaine disent déjà que la route du Nord-Ouest à travers le Canada est de nature à frapper l'imagination mais n'a que peu d'importance commerciale. En d'autres termes, on tente déjà de passer outre aux avantages de notre situation géographique.

Le Canada s'est acquis, dans l'aviation, une place beaucoup plus importante que ne l'indiquent les routes aériennes en exploitation à l'heure actuelle. L'établissement chez nous du plan d'entraînement des aviateurs du Commonwealth, le grand nombre de terrains d'atterrissages qui parsèment l'Arctique et les territoires avoisinants, les services météorologiques et autres aménagements avancés nécessaires à une telle exploitation nous permettent de revendiquer un rôle important dans toutes les discussions relatives à l'aviation internationale d'après-guerre. Toutefois, pour quelque motif inconnu, le discours du trône ne contient pas un mot sur ce point important.

Le ministre des Munitions et approvisionnements (M. Howe) a assisté, dernièrement, à une conférence sur l'aviation du Commonwealth, à Londres; il devrait donc être en mesure de dire à la Chambre et au pays à quel point en est le Canada relativement aux accords projetés, signés ou mis en discussion. Dans quelle mesure collaborons-nous avec la Grande-Bretagne dans ce domaine? Où en sont les négociations avec les Etats-Unis sur ce point?

Dans tout le pays, on éprouve généralement la grave crainte que, du fait de la temporisation et de l'inertie du Gouvernement, notre situation ne devienne, dans l'époque critique que l'avenir nous réserve, rien moins qu'une question d'avantage géographique, quand les mesures définitives auront été prises. Nos gens veulent avoir la certitude que les vastes aménagements d'importance stratégique qui existent maintenant recevront l'utilisation la plus complète et la plus avantageuse. Comment mettrons-nous le mieux à profit les connaissances et l'expérience supérieures de notre personnel compétent et quels avantages retirerons-nous du fait que nous constituons la route commerciale la plus économique d'exploitation entre les centres industriels des Etats-Unis et les marchés d'Europe et d'Asie? Le Parlement a le droit de recevoir à très bref délai un rapport complet sur ce sujet d'importance capitale.

En agriculture, l'opportunisme et une série de mesures transitoires se substituent encore à une politique précise, complète et durable. La charte des cultivateurs canadiens dont M. John Bracken a donné l'exposé à Lethbridge a produit un certain effet sur la ligne de conduite indécise du Gouvernement en matière agricole...

Des VOIX: Oh, oh!

L'hon. M. HANSON: Ne riez pas.

M. GRAYDON: On rit pour rien, mais je n'en veux pas pour cela aux honorables députés. Je répète la phrase, parce que je la crois d'un immense intérêt général.

La charte des cultivateurs canadiens dont M. John Bracken a donné l'exposé à Lethbridge a produit un certain effet sur la ligne de conduite indécise du Gouvernement en matière agricole et, comme il est arrivé pour notre programme de Winnipeg, il adoptera sans doute des éléments de notre politique. Pourquoi le Gouvernement a-t-il attendu l'exhortation du futur premier ministre du pays, pour se décider à fixer le prix minimum des produits agricoles?

Il est fort significatif qu'il n'ait pris cette décision qu'après avoir été au pouvoir pendant huit ans et qu'après inclusion de l'idée dans