

gnies commerciales qui sont fort disposées à établir un service d'aviation. Elles acceptent des entreprises et, surtout dans le nord, elles sont prêtes à travailler. On ferait beaucoup progresser l'aviation au Canada si l'on encourageait ces compagnies d'aviation en employant avions et pilotes aux divers usages que favorisent les conditions particulières de notre pays.

L'hon. M. MACKENZIE: Mon honorable ami conviendra qu'il appartient au ministère des Postes ou au conseil des ministres, plutôt qu'au ministère de la Défense nationale, de décider quel département de l'administration se chargera du transport des courriers aériens.

(Le crédit est adopté.)

Aéronautique civile.—Dépenses relatives à la gestion de l'aviation civile, aux routes aériennes, aux aéroports publics et de l'Etat, et subventions aux clubs d'aviation, \$1,262,800.

L'hon. M. STIRLING: Le ministre veut-il nous fournir des explications? Il y a quelques semaines, répondant à une question de l'honorable représentant de Vancouver-Sud, le ministre a exposé qu'il s'attendait à l'établissement d'une route aérienne transcanadienne, cette année. Veut-il nous fournir d'autres éclaircissements sur ce sujet?

L'hon. M. MACKENZIE: Oui. Le crédit comporte une augmentation de \$532,722 pour les routes aériennes et les aéroports, et une diminution de \$21,286 à d'autres chapitres, soit un relèvement net de \$511,436. Cette somme nous permettra de terminer presque, au cours de l'année, l'établissement de la route transcanadienne de Winnipeg à Vancouver. Il faudra outiller de nouveau cinq aéroports plus ou moins abandonnés depuis 1932 et en créer environ treize nouveaux, pour en avoir dix-huit en tout, entre Winnipeg et Vancouver. Pour terminer la route aérienne de Winnipeg à Halifax, il faudrait, estime-t-on, \$2,314,500, dont plus d'un million pour l'établissement de nouvelles routes aériennes ou de nouveaux aéroports. Nous espérons posséder, à la fin de l'année en cours, une route aérienne munie de tous les perfectionnements entre Winnipeg et Vancouver. On peut espérer que les autres tronçons recevront en temps opportun l'attention voulue.

L'hon. M. STIRLING: Les cinq anciens et les treize nouveaux aéroports dont parle mon honorable ami posséderont-ils tous des phares indicateurs?

L'hon. M. MACKENZIE: Oui, tous, sauf erreur.

L'hon. M. STIRLING: Pour les vols de nuit?

[L'hon. M. Stirling.]

L'hon. M. MACKENZIE: Oui.

M. MacNEIL: A mon sens, voilà un crédit qu'il faudrait relever. Je suis cruellement déçu qu'on se montre plus généreux pour l'aéronautique militaire, aux dépens de l'aéronautique civile me semble-t-il. Je m'intéresse surtout aux subventions que verse le ministère aux clubs d'aviation: je désire qu'ils aient les moyens de former de bons aviateurs. Le programme adopté par le ministère me semble sujet à la critique: on s'y préoccupe trop de traditions militaires désuètes, sans accorder assez d'importance à ce qui serait d'importance primordiale en cas de guerre. Si, comme l'assure le ministre, la nation désire que le Canada possède une défense suffisante en cas de guerre, nous devrions ouvrir et gérer les crédits de façon à créer cette défense. Les conditions dans lesquelles se font les guerres modernes indiquent qu'il faut avant tout, en cas de conflit, des jeunes gens énergiques et spécialisés: il faut donc, et c'est la seconde considération dont il importe de tenir compte, créer un bon enseignement technique.

Le département n'accepte aucune responsabilité bien précise à l'un ou l'autre de ces égards. Envisageant la question uniquement du point de vue de la défense, j'estime que nous sommes bien en arrière d'autres pays en la matière. Durant les années récentes, même celles de la crise, je crois que nous étions en état de prendre les mesures qui s'imposaient. J'ai posé au Gouvernement une question par laquelle je lui demandais combien d'avions avaient été achetés depuis le 23 octobre 1935, quels en étaient les modèles et si on avait invité des soumissions dans chaque cas. En réponse le ministre de la Défense nationale a déposé un document dans lequel je remarque, sous (d), que le Gouvernement avait acheté à l'Ottawa Car Manufacturing Company, d'Ottawa, huit avions légers du modèle Avro Avian, marque IV, dotés de moteurs Genet, à raison de \$3,498 chacun, taxe de vente comprise. Je tiens à signaler au ministre que ce modèle d'avion a été déclaré suranné il y a plusieurs années. Je reconnais qu'il convient parfaitement aux fins de l'instruction élémentaire, mais je désire rappeler au ministre que lorsqu'il fournit aux clubs d'aviation civile des avions de ce genre il les met dans l'impossibilité, d'après les règlements actuels, de moderniser leur outillage avant au moins trois ans. Je fais cette assertion sous réserve.

L'hon. M. MACKENZIE: Je crois que mon honorable ami se trompe.

M. MacNEIL: Je crois que lorsqu'ils acceptent un avion aujourd'hui ils ne peuvent en obtenir un autre avant trois ans.