

en temps de guerre qu'en temps de paix, que personne ne peut honnêtement soutenir, comme le ministre l'a fait aujourd'hui, que M. Dew n'est pas un patriote, un citoyen intègre et bien intentionné qui fait de son mieux, comme toujours, pour stimuler un Gouvernement insouciant, indifférent et peu empressé à agir énergiquement en ces temps de guerre.

M. SHAW : Monsieur le président, maintenant qu'une accalmie marque la bataille d'Ottawa-Toronto, j'espère que je pourrai ramener l'attention des honorables députés sur l'aviation commerciale. Le 17 mars, le ministre des Munitions et approvisionnements a exposé la façon de voir du Gouvernement sur l'aviation commerciale tant dans le domaine national qu'au point de vue international. A la fin de son exposé, il a consigné un avant-projet de convention internationale sur le transport aérien, élément qu'apporte le Gouvernement à de futurs échanges de vues internationaux. En abordant le sujet de l'aviation civile, je ne dois pas oublier que, d'après le ministre, les idées qu'il a exprimées et la convention qu'il a déposée doivent passer pour provisoires ou préliminaires et que nos associés du Commonwealth ou nos présents alliés,—c'est ma façon de voir qui n'est peut-être pas celle du ministre,—peuvent les rejeter dans l'avenir. Dans le peu de temps dont je dispose je m'efforcerai d'exposer certaines de mes idées.

J'ai exprimé plus d'une fois en cette enceinte mon opposition à la régie exercée par un monopole centralisé, qu'il s'agisse d'une compagnie privée ou de l'Etat, d'un service terrestre ou aérien. C'est un régime qui me paraît totalitaire en son essence et antidémocratique dans son application. Des deux je redoute encore plus le monopole d'Etat que le monopole privé. Dans le cas de ce dernier, il y a toujours l'espoir que le gouvernement qui devrait être l'autorité suprême dans un pays, puisqu'il représente le peuple, pourra légiférer ou prendre des mesures sous l'empire des lois existantes, pour dissoudre pareil monopole. Il existe toujours cet espoir, dis-je. Mais pour ce qui est du monopole d'Etat, il n'existe pas de force au pays capable de le détruire, à moins d'un mouvement révolutionnaire dans la population. Encore une fois, je crains plus le monopole d'Etat que le monopole privé, mais je ne veux ni de l'un ni de l'autre.

Je ne crois pas aller trop loin en affirmant que quiconque souscrit à une forme de monopole d'Etat prône les vertus de pays comme ceux à qui nous faisons actuellement la guerre. A mon sens, le ministre des Munitions et approvisionnements (j'ai droit à mon opinion) s'est prononcé à fond contre le principe de

[M. Graydon.]

la concurrence. Etant donné la déclaration du ministre, j'affirme que le Gouvernement s'est déclaré en faveur d'un monopole d'Etat, du moins dans une certaine mesure. Pour qui siège de ce côté-ci, il est difficile de comprendre comment un ministre ou un député ministériel peut se laisser aller à critiquer, disons, le parti de la C.C.F. parce qu'il préconise la régie d'Etat puis, en approuvant les actes du Gouvernement auquel il est associé, aller à grand pas dans cette voie.

J'ignore en vertu de quel raisonnement ou de quel calcul on peut affirmer que le Gouvernement, soit par manque de prévoyance soit par manque d'énergie et d'habileté, est incapable de gérer une entreprise en concurrence avec une autre. Une fois éliminée l'entreprise concurrente, le Gouvernement peut espérer fournir à la population un service supérieur, à des prix qui seraient établis par concurrence ou qui donneraient au public une plus grande mesure de satisfaction. Je ne suis pas sûr de m'être bien expliqué. Je reprends. Supposons que nous ayons une entreprise en régie d'Etat et une entreprise privée et que l'Etat, de par la nature de ses opérations, soit incapable de faire concurrence à l'entreprise privée et de donner le service requis, en ce cas, je ne vois pas comment il serait possible d'éliminer l'autre tout en espérant que l'Etat puisse donner un meilleur service.

Le ministre des Munitions et approvisionnements a parlé de nos aviateurs. Plusieurs honorables députés l'ont fait à maintes reprises. Nous admirons beaucoup leurs exploits et nous attendons avec impatience le moment de leur retour. Nous nous rendons compte que nos aviateurs ont reçu une instruction avancée et qu'ils s'intéresseront tout naturellement à l'aviation lorsqu'ils reviendront au pays. Leurs hauts faits démontrent qu'ils ont été bien formés, et il ne faut pas oublier que le plan d'entraînement aérien du commonwealth fonctionnait au Canada. Cela a inculqué aux Canadiens un grand enthousiasme à l'égard des possibilités de l'aviation après la guerre. En outre, la population canadienne se rend pleinement compte de la portée et de l'expansion des services de transport pendant la guerre. Elle reconnaît qu'on a accéléré l'allure de tous les services par suite de l'utilisation du transport aérien. Lorsque ces jeunes gens reviendront après la guerre, ils chercheront à se placer dans l'aviation. C'est ce qui eut lieu après la dernière guerre. Plusieurs de nos pilotes, de nos mécaniciens et autres qui revinrent au pays à cette époque allèrent tenter fortune dans le nord. Pour autant que j'ai pu m'en rendre compte, ces jeunes gens étaient la plupart du temps aidés financièrement par les entreprises minières, les sociétés de pé-