

un aéroport mieux situé que ne l'est celui de l'île Sea, assez près de Vancouver et de New-Westminster pour qu'on puisse se rendre dans ces deux villes en automobile, et exempt de brouillard. Nous possédons un aéroport à Langley-Prairie et le ministre se doit de découvrir l'usage qu'on peut en faire. Ses hauts fonctionnaires ne pourront pas prétendre qu'ils n'ont que faire de cet aéroport, car lorsqu'il a été question de l'établir, ils ont juré à qui mieux mieux que c'était là l'un des meilleurs emplacements au pays, bien qu'on eût pu, me semble-t-il, en trouver un plus propice. Aujourd'hui, après qu'on a dépensé \$150,000 pour le mettre en valeur, il ne sert à rien. Comme le brouillard ne l'atteint pas, je suis d'avis qu'il ferait un excellent aéroport de secours pour les avions à destination de Vancouver et de New-Westminster. Je prie le ministre de tenir compte de ma proposition.

M. HLYNKA: J'envisage le sujet de l'aviation civile comme l'un des plus importants et l'un de ceux dont la portée est la plus lointaine que nous puissions discuter en cette enceinte. L'avenir commercial de la nation dépend dans une large mesure de la politique adoptée vis-à-vis de l'aviation civile, particulièrement de ce qu'on nomme politique internationale de l'air. Notre ligne de conduite relativement à l'aviation internationale influencera sans doute notre politique étrangère et celle d'autres pays en retour. La décision que doit prendre le Canada est si importante et si vaste en sa portée qu'elle peut bien produire un effet sur le dessein de toute notre histoire. Ce sera certainement une date marquante dans nos annales, parce que toute l'économie du pays s'en ressentira. Nombre de gens sont convaincus que l'aviation civile deviendra l'un des plus puissants facteurs de civilisation.

Pour débattre de ce sujet avec compétence, il faut étudier la politique étrangère du Canada, surtout sa politique étrangère de l'avenir. A mon avis, les deux sont indivisibles. Je voudrais rappeler au comité que le transport aérien affectera dans une grande mesure les systèmes de transport par terre et par eau. C'est une revue américaine de grande réputation, *Fortune*, qui disait dans sa livraison de mars 1941:

Le fait géopolitique peut-être le plus significatif de notre époque, ce sont les possibilités presque illimitées de l'air comme voie nouvelle à la puissance et au commerce mondiaux. Il y a vingt ans, l'amiral Sims affirmait catégoriquement que la maîtrise de l'air assurait la maîtrise de la surface, qu'il s'agisse de terre ou d'océan.

L'article continue:

Qu'en est pour nous la signification? Cela signifie que, de même que les hommes et les nations, depuis l'aube des temps, ont combattu pour la possession des voies terrestres et maritimes parce qu'elles sont les routes du commerce et des communications, ainsi devront-ils inévitablement combattre pour la maîtrise de l'air et des bases, continentales ou insulaires, qui, telles les bases navales et les stations de ravitaillement dans la grande stratégie de la puissance maritime, leur permettront de s'assurer la domination des futures routes aériennes. Cela signifie que, de même que la puissance maritime dominait la politique des grandes nations possédant un littoral, de même les possibilités de l'air domineront-elles la politique de toutes les nations qui possèdent les ressources techniques, l'industrie, le capital et l'imagination pour s'y lancer. Et de même que pendant l'ère d'expansion mercantile des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles et jusque pendant la période de la suprématie maritime de la Grande-Bretagne, la puissance maritime déterminait l'essor ou la chute des empires, ainsi la puissance aérienne déterminera l'essor ou la chute des empires existants ou à venir.

L'auteur ajoute:

L'influence de la puissance aérienne sur l'avenir de l'Amérique comme puissance mondiale non seulement au point de vue moral ou stratégique mais aussi au point de vue commercial, enfin au point de vue des grandes formations aériennes commerciales, les transports de marchandises et de voyageurs, qui viendront aussi certainement que la paix définitive, et qui comme la marine marchande et la classe des marins constitueront "une puissance défensive" à l'abri de laquelle nous pourrions, en cas d'attaque, organiser une "réserve d'énergie".

Voilà, monsieur le président, sur l'importance du transport aérien à l'heure actuelle.

Puis-je formuler mon opposition catégorique à la politique de l'air que le ministre des Munitions et approvisionnements a exposée le 17 mars au nom du Gouvernement. A l'encontre des autres groupes, ou mieux des orateurs des autres groupes de la Chambre, je m'oppose à la politique adoptée par le Gouvernement en matière d'aviation civile.

D'abord, dans le domaine domestique, le ministre ne propose purement et simplement que le monopole d'Etat. Je ne suis partisan ni du monopole d'Etat ni du monopole privé. De plus, par l'adoption de cette politique, le Gouvernement entre dans le domaine des affaires au lieu de diriger le programme de l'aviation civile. Plus encore, il verse dans le socialisme. Il semble que le Gouvernement ait l'intention d'écarter les socialistes du pouvoir en appliquant des mesures de socialisme.

Dans le domaine international, je m'oppose au projet du Gouvernement pour les raisons suivantes:

1. Le programme du Gouvernement relativement à l'aviation internationale, dont le ministre nous a fait part, est contraire aux intérêts de la Grande-Bretagne, des nations