

concurrents lorsque le Gouvernement ne connaît pas et ne peut pas connaître le plan tant qu'il n'a pas été adopté par le Parlement. En conséquence, le Gouvernement a décidé qu'il serait préférable de déterminer la forme que prendrait la compagnie, puis de confier la souscription aux Chemins de fer nationaux. Lorsque ces conditions seront connues on demandera à ceux qui désirent participer de dire à quel degré ils sont intéressés et quelle contribution ils pourraient apporter à l'entreprise sous forme de personnel expérimenté et,—peut-être,—d'outillage. La question du personnel de la compagnie pourra être réglée lorsque le bill aura été adopté.

Cette compagnie n'établira un service que le long des principales routes de trafic de l'est à l'ouest du pays et de telles autres routes que le Gouvernement pourra juger d'importance nationale. Il n'est pas question de s'ingérer dans les affaires des compagnies existantes, et la compagnie n'entreprendra que des services interurbains. Elle obtiendra l'entreprise exclusive du transport des dépêches, des voyageurs et des messageries sur ces routes déterminées. Au début, outre le fait d'obtenir l'entreprise pour le transport du courrier à un taux qui pourra faire concurrence avec les autres services semblables de ce continent, ses déficits seront acquittés par l'Etat pendant deux ans. Nous comptons qu'après cette période, le personnel sera au complet et pourra alors donner un service efficace. Plus tard, la compagnie obtiendra l'entreprise du transport des dépêches dont les conditions seront déterminées d'après les opérations de l'année précédente. L'organisation est telle que la compagnie sera protégée contre les pertes, mais ses profits seront rigoureusement restreints. En d'autres termes, cette compagnie est organisée dans le but de rendre service à tout le pays et nous nous attendons que ce service sera établi au prix de revient ou à peu de choses près.

Les honorables membres savent que le Gouvernement s'est engagé à fournir sa part du service que l'on projette d'établir entre l'Angleterre, l'Irlande et le Canada pour la traversée du nord de l'Atlantique. A ce propos, nous avons entrepris de nous préparer à établir un service postal aérien transcanadien qui fera raccordement avec celui de la traversée de l'Atlantique. Pour cette raison, il est donc urgent d'organiser cette compagnie, de la mettre en marche et d'obtenir tout l'outillage nécessaire pour entreprendre l'établissement de ce service.

On calcule qu'il faudra environ \$1,750,000 pour acheter l'outillage nécessaire à l'établissement de ce service au Canada. Ajoutons à

[L'hon. M. Howe.]

ce chiffre environ \$1,250,000 pour payer la part du Canada dans le service transatlantique. Il est entendu que le solde de 2 millions de dollars pourra être utilisé au fur et à mesure que le demandera l'expansion de ces services. Les frais d'exploitation de ce service,—je veux dire le service transcanadien,—seront d'environ un million de dollars par année.

Le très hon. M. BENNETT: S'agit-il du déficit ou des frais d'exploitation?

L'hon. M. HOWE: Tous les frais d'exploitation. On croit que dès le début le transport du courrier, des voyageurs et des messageries, que la compagnie obtiendra tout de suite, devrait suffire à payer le coût de ce service. Nous avons vu, cependant, à assurer un crédit destiné à protéger le service au cours de cette période. Après l'année 1940, comme je l'ai dit, la disposition qui a trait au crédit deviendra nulle et le transport se fera à un prix déterminé par le coût même du service. Ces observations exposent assez bien, je crois, l'objet de ce bill. Il y aura lieu d'examiner toute la question plus amplement quand le projet de loi sera présenté.

Le très hon. M. BENNETT: Il est manifeste, d'après l'explication donnée par le ministre, que la mesure projetée doit avoir une portée considérable que nous ne pourrions complètement saisir qu'au moment où la mesure fondée sur cette résolution sera proposée à la Chambre. Pour ma part, je crois superflu de dire que nous devons avoir un service aérien d'une extrémité à l'autre de la moitié septentrionale du continent, mais nous devons examiner attentivement la question de savoir si nous avons les moyens de commander l'entreprise. Notre manie de faire comme les autres a été une des plaies du Canada. D'autre part, nous avions un service postal aérien à travers le Canada jusqu'à Edmonton et Lethbridge et jusqu'à Vancouver dans la partie méridionale du pays. Nous l'avons discontinué en stricte conformité des termes du contrat, car, étant donné les mauvaises récoltes dans l'Ouest et les quelque 300,000 personnes qui émargeaient à l'assistance, l'avion qui survolait chaque jour ces régions n'apportait guère de réconfort au malheureux fermier qui pouvait à peine le voir à cause des nuées de poussière qui emportaient sa moisson dans les airs. L'état des finances d'alors nous dispense de faire des excuses pour avoir interrompu ce service.

Des revenus plus abondants et l'expansion d'un service aérien transatlantique obligent maintenant le pays à établir un service quelconque d'un océan à l'autre.