

le Gouvernement envisage la question est celle qui servira le mieux à donner au pays un système efficace de transport aérien et à fournir des chances d'emplois aux aviateurs revenus au pays et aux ouvriers de nos avionneries.

Dans l'exposé qu'il a fait le 17 mars du programme d'aviation, le ministre a dit que la position du Canada comporte de grandes obligations et de grands avantages. Mais en quoi consistent-ils? A mon sens, ce sont les suivants,—et quand je dis à mon sens, je me rends compte, à l'encontre de ceux qui croient avoir le dernier mot en la matière, que la discussion porte sur une question nouvelle et qu'elle est la plus concrète que nous puissions avoir sur une réalisation d'après-guerre,—et j'écouterai volontiers les arguments des autres. A mon sens donc, voici quelles seront les obligations et les chances du pays:

1. Nous devons nous efforcer d'obtenir un transport aérien à bon marché et efficace, tant à l'intérieur qu'en dehors du Canada.

2. Nous devons utiliser le plus possible les moyens créés pendant la guerre, mais les remplacer quand ils ne sont pas très bien adaptés à l'utilisation commerciale.

3. Nous devons créer de l'emploi pour les aviateurs revenus d'outre-mer, tant dans le domaine du transport aérien que dans d'autres.

Dans l'intérêt du Canada, nous avons l'obligation d'adopter vis-à-vis des Etats-Unis d'Amérique, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et de l'Angleterre une attitude propre à nous valoir le maximum de collaboration en matière d'expansion des transports aériens.

On a tendance à exagérer l'importance de l'expansion probable de l'aviation internationale, du moins en ce qui concerne le Canada. La perspective de voyages rapides vers des endroits éloignés frappe l'imagination des gens et les porte à s'intéresser aux parcours internationaux. Toutefois, un examen raisonné de la question doit nous convaincre qu'au point de vue économique le transport aérien domestique revêtira pendant longtemps, dans le cas du Canada, beaucoup plus d'importance que le transport aérien international.

Afin de nous faire une idée exacte des perspectives qui s'offrent, passons en revue certains parcours particuliers ainsi que leur trafic.

1. Le parcours du nord Atlantique vers l'Angleterre et les autres pays d'Europe.—Au point de vue du transport tant des voyageurs que des marchandises, les Etats-Unis d'Amérique et l'Angleterre seront plus avantagés que nous.

M. REID: Et l'Ecosse aussi. Gardez les choses au point.

M. ROSE: L'Ecosse si vous voulez. Ces pays possèdent de puissantes fabriques d'a-

vions, et, grâce à leur trafic plus considérable, ils peuvent réduire leurs frais généraux. Toutefois, il y aura probablement assez de trafic pour alimenter une ligne aérienne vers les Iles britanniques.

2. Les parcours transpacifiques vers l'Australasie et le sud-est de l'Asie.—Les Américains ont établi eux-mêmes ces parcours et, à n'en pas douter, ils continueront de les exploiter après la guerre. Le Canada ne pourrait transporter que peu de voyageurs ou de marchandises vers ces régions. Pour les mêmes raisons que celles dont il a été question, à propos des parcours du nord Atlantique, et à un degré encore plus considérable, il serait insensé de s'attendre que le Canada puisse maintenir des lignes dans cette partie du monde sans subir des pertes énormes. Plusieurs experts des Etats-Unis ne s'attendent pas que les parcours transpacifiques deviennent rémunérateurs avant de nombreuses années.

3. Les parcours à destination de l'Amérique du Sud.—Dans ce cas encore, le Canada ne pourrait guère créer de trafic et il aurait à subir la concurrence de lignes américaines établies de longue date et bénéficiant d'un fort volume de trafic. Il nous serait extrêmement difficile d'établir notre droit à l'exploitation de lignes aériennes vers ces régions, sauf peut-être vers le Mexique.

4. Parcours à destination des Antilles.—Le Canada pourrait établir un service assez considérable à l'usage des passagers et peut-être aussi entreprendre le transport de marchandises sur cette route. Nos relations commerciales avec ces îles et le mouvement touristique régulier entre le Canada et ces régions sont de nature à encourager l'établissement d'un service aérien qui les relierait directement au Canada. L'opportunité de la création d'un tel service deviendrait évidente si nous obtenions l'autorisation de prendre des voyageurs aux Etats-Unis.

5. Parcours transpolaires.—Il s'agit des grandes routes qui suivent la courbure terrestre et relient le plus directement l'Amérique à l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, aux Indes et à la Chine, et qui sont d'une grande actualité. Des régions inhabitées couvrent une grande partie de leur parcours et, en conséquence, cette considération aura des répercussions sur le prix minimum de la cargaison par rapport à son poids brut. Les longues distances qui séparent les endroits habités nécessiteront de longues envolées et l'obligation de transporter de fortes quantités d'essence, ce qui réduira d'autant le poids de la charge utile. Comme résultat, il semble qu'on devra supprimer tous les dispositifs qui ne sont pas indispensables. Comme il serait extrêmement difficile de construire sur