

vention contient une disposition relative à ce qu'on appelle les Etats adjacents, et le ministre a cité en exemple le Canada et les Etats-Unis, qui sont des Etats adjacents aux termes de la convention.

La convention ne contient aucune disposition relative à l'Empire. A la page 1678 du hansard, le ministre dit que le Canada annule l'accord de l'Atlantique septentrional, signé par le Royaume-Uni, le Canada, l'Irlande et Terre-Neuve, en 1935 et 1936, en vue du service de cette route. Cet accord doit être mis de côté. Voici les paroles mêmes du ministre :

Vu que la société exploitante mixte dont il était question dans l'accord de 1935-1936 n'a jamais été organisée et vu la modification importante de la situation depuis que l'accord a été signé, le gouvernement canadien estime qu'il ne s'applique plus à la situation actuelle. Nous avons fait part de notre opinion aux autres signataires.

Il n'a pas dit si un autre accord doit remplacer celui qui cesse d'exister. L'empire a actuellement certaines routes principales qui intéressent le Canada d'une façon capitale. Du nombre est la route de l'Atlantique septentrional, entre le Canada et le Royaume-Uni. Il y a aussi la route du Pacifique, dont j'ai parlé, entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

En janvier dernier, l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont négocié un traité d'aviation civile, dont certaines dispositions...

Au cas où l'on ne pourrait en arriver à un accord satisfaisant en vue d'établir de grandes routes aériennes et d'en régir l'utilisation, les deux gouvernements donneront leur appui à un système de grandes routes aériennes d'Etat dont le contrôle et l'exploitation relèveront des gouvernements du Commonwealth des nations britanniques.

Comme je l'ai mentionné hier, le premier ministre de Nouvelle-Zélande est allé plus loin et a dit qu'il serait heureux de voir le Canada se rallier à un accord de ce genre.

Il y a aussi les routes du Canada aux Antilles et celles du Canada à l'Amérique du Sud. Au sujet de ces dernières, en particulier de celles du Pacifique, Canada-Antilles et Canada-Amérique du Sud, il nous faudrait conclure une entente avec les Etats-Unis. J'estime qu'en retour d'un accord leur permettant d'aller en Alaska, le Canada devrait obtenir le droit de traverser leur pays en cours de route vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et aussi vers les Antilles anglaises et l'Amérique du Sud. Des accords s'imposent au sujet de ces routes essentielles et il n'y a pas lieu d'attendre pendant des années peut-être la création d'un organisme international du transport aérien. Il faudrait amorcer dès maintenant ces négociations.

Nous ne devrions pas non plus avoir besoin de la permission de cet organisme international pour utiliser ces routes. Les routes qui relient les pays britanniques mentionnés devraient être régies de la même façon que celles qui survolent les Etats adjacents. En d'autres termes, au point de vue du Canada, la Grande-Bretagne, l'Australie et la Nouvelle-Zélande devraient être considérées comme des pays adjacents et nos propres services nous reliant aux autres pays britanniques ne devraient pas être assujettis aux dispositions de l'entente. Il est d'une très grande importance que nous établissions nos droits à ces routes-clefs le plus tôt possible. Si nous avions un accord avec la Grande-Bretagne, nous recevions alors notre part des affaires d'origine britannique. Nous pourrions transporter des passagers britanniques à travers le Canada, alors que, aux termes de cette convention, telle que je la comprends,—le ministre me renseignera si je me trompe,—la Grande-Bretagne aurait le droit de faire circuler ses avions à travers tout le Canada, sans le concours d'appareils canadiens. Elle aurait le droit de déposer des passagers venant de Grande-Bretagne n'importe où au Canada et le droit aussi d'y cueillir des passagers canadiens à destination de la Grande-Bretagne. Envisagée d'un point de vue pratique, l'entente avec la Grande-Bretagne devrait être réciproque, il me semble.

Si jamais la convention entre en vigueur, il est certains points de cette politique internationale de l'air du Gouvernement qui devraient être clairement exposés au peuple canadien, et l'on ne devrait manquer aucune occasion de les lui faire bien comprendre, parce que ce plan lui est d'une extrême importance. Le premier point à souligner c'est qu'il serait fort difficile, aux termes de cette convention, d'établir une route exclusivement britannique. Ce serait même presque impossible, parce que l'organisme international régissant le transport aérien aurait juridiction exclusive sur les routes du ciel.

Un autre point à expliquer se rapporte aux routes entre le Canada et le Royaume-Uni. Si la présente convention doit les régir, ce sera par l'entremise du conseil régional. Ce conseil régional accorde les permis, détermine les taux et conditions, établit le nombre d'avions circulant d'un pays à l'autre et le nombre de voyages qu'ils peuvent effectuer. Le Canada et le Royaume-Uni jouiraient des mêmes privilèges, et seraient sur un pied d'égalité avec la Suède, les Pays-Bas, l'Espagne et tout autre pays ayant intérêt à employer telle ou telle route.

En vertu du plan projeté, le Canada se trouvera inclus dans la région de l'Atlantique nord. Cette dernière comprendra le Canada.