

doté d'un service aérien régulier national. Les services d'aviation qui mettent nos grands centres en communication avec des régions non desservies par d'autres moyens de transport sont d'une efficacité insurpassable, mais nous sommes pitoyablement arriérés, comparative-ment aux autres pays, pour ce qui est du service aérien interurbain.

Au cours de l'année civile 1936, les lignes aériennes à trajets réguliers des Etats-Unis ont transporté plus d'un million de personnes. Beaucoup de Canadiens, allant d'un endroit à l'autre de leur pays, se voient forcés d'emprunter les routes aériennes des Etats-Unis. Ces gens demandent avec instance la création d'un service d'aérotransport au Canada.

Nous vendons des timbres de la poste aérienne, mais une bonne partie de nos courriers sont expédiés de l'autre côté de la frontière, pour être transportés dans les avions américains, puis ramenés au pays à l'endroit le plus rapproché de leur lieu de destination. L'importance de ces dépêches aériennes suffit à motiver l'établissement d'un service direct au Canada même. Ce service serait d'une immense valeur pour la nation. Le Canada est un pays aux vastes espaces et à la population clairsemée, dont la traversée de l'est à l'ouest prend beaucoup de temps, dans les circonstances actuelles. Si un nouveau service aérien a contribué à réduire au tiers ou au quart la durée du voyage, les habitants des deux extrémités du pays pourraient se rendre plus souvent dans les centres administratifs, commerciaux ou industriels. Les relations entre les diverses parties du pays deviendraient plus faciles.

On a reconnu depuis longtemps la nécessité d'un tel service. Pour soulager le chômage, on a commencé à établir des aéroports d'un océan à l'autre.

Le très hon. M. BENNETT: Ce fut l'origine des camps de chômeurs.

L'hon. M. HOWE: Ces travaux se continuent depuis la fermeture des camps. On compte que les aéroports, à l'ouest de Winnipeg, seront terminés le 1er juillet et les autres à la fin de la présente année. Il est temps d'entreprendre des envolées sur cette route et le Gouvernement s'est préoccupé de trouver la meilleure méthode pour réaliser ce projet. Il a reçu de nombreuses demandes de sociétés qui désirent vivement assurer ce service. Plusieurs entreprises, y compris certaines qui sont chargées de transports aériens aux Etats-Unis, ont fait agir des influences auprès du Gouvernement. Nous avons plusieurs exemples pour nous guider. Nous avons l'exemple de la Grande-Bretagne qui a développé

les routes aériennes par l'entremise de la compagnie Imperial Airways.

Le très hon. M. BENNETT: Quelle partie de l'Imperial Airways le gouvernement anglais possède-t-il?

L'hon. M. HOWE: Il possède 25 p. 100 du capital-actions; et en plus le gouvernement anglais subventionne toutes les opérations entreprises à sa demande. La méthode consiste à évaluer le déficit pour l'année à l'avance, et les fonds nécessaires pour combler le déficit prévu sont versés d'avance à la compagnie.

Les Etats-Unis ont développé leurs services aériens par des méthodes différentes. La compétition y exerce son jeu depuis quelque dix années. Au début on accordait des subventions pour le transport du courrier qui sembleraient très considérables aujourd'hui, en effet; elles représentaient environ quatre fois la somme des subventions postales accordées aujourd'hui. On autorisait des compagnies à établir certains services de transports aériens et c'est ainsi que les routes se sont développées. On n'accordait des subventions que pour le transport du courrier. Il en est résulté de la confusion; des compagnies ont été constituées et sont disparues ou ont été fusionnées avec d'autres compagnies. Il y a deux ou trois ans on a diminué le prix des entreprises pour le transport du courrier; on les a même suspendus pendant un certain temps et le gouvernement des Etats-Unis s'est chargé de donner ce service avec ses propres avions parce que les termes de contrats ne semblaient pas satisfaisants. Plus tard de nouveaux marchés furent passés avec des firmes particulières, et aujourd'hui le service donné aux Etats-Unis est aussi efficace, je crois, que celui de tout autre pays au monde. Mais il me semble qu'on pourrait en arriver plus facilement au Canada à cette fin désirée, car nous pouvons profiter de l'expérience des autres.

La compagnie qui sera organisée en vertu de ce bill sera une corporation privée. Le Gouvernement n'a pas l'intention de posséder directement aucune partie du capital social de la compagnie. L'agent qui sera chargé d'organiser cette compagnie n'est autre que son représentant actuel dans le domaine des transports, à savoir, les Chemins de fer nationaux. Les Chemins de fer nationaux souscriront d'abord le capital-actions de cette compagnie et le répartiront entre les firmes qui s'occupent actuellement d'aviation au Canada et qui désirent prendre part à cette entreprise.

On pourra prétendre que le Gouvernement devrait procéder par lui-même, mais tous se rendront compte qu'il est impossible d'exécuter un plan où il y a un si grand nombre de