

ont obtenu, mais je sais qu'on y opère 912 stations radiophoniques, chiffre très élevé comparé à celui que nous avons nous-mêmes. Voici un domaine où nous ne devons faire preuve d'aucune timidité. Levons-nous et défendons nos droits.

La Commission qu'on se propose d'instituer, préconise absolument le même principe qui a été préconisé par l'Association canadienne des postes de radiodiffusion: une commission indépendante échappant à la régie de l'Etat. Cette proposition a naturellement été rejetée par le ministre des Services nationaux de guerre; cependant, il me semble qu'une commission de ce genre aurait une utilité égale dans les deux domaines des transports aériens et de la radiodiffusion.

Le projet de convention, tel que publié au hansard du 17 mars, contient le passage suivant à la section 1 de l'article II:

Chaque Etat adhérent reconnaît que tout Etat est souverain exclusif et absolu de tout l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Je ne trouve rien à redire à cela. Cependant, à la section 4 de l'article V, qui indique les devoirs du conseil régional, on trouve ce qui suit:

Accorder des permis pour l'exploitation de services internationaux aériens dans la région; retenir les permis;

Et le reste. Cette clause, il me semble, nous prive de la souveraineté dont nous sommes censés jouir dans notre propre ciel.

En ce qui concerne la convention, je serais plus satisfait si j'étais convaincu que la représentation canadienne sera proportionnée à l'importance stratégique de notre pays, à l'importance de sa circulation aérienne possible à titre de quatrième nation commerciale, à l'importance de son industrie et de son agriculture futures dans le domaine de la circulation, et à son importance, comme je l'ai déjà dit, non pas de nation de 11 millions et demi d'habitants, mais de 25 à 50 millions qu'elle pourra compter dans un avenir relativement rapproché.

Le ministre peut-il nous dire quelle sera notre situation à ce point de vue? Combien de voix le Canada possèdera-t-il? Quels sont les huit Etats désignés comme membres? Comment les voix seront-elles réparties? En aurons-nous une ou six? Notre pays sera-t-il un des Etats désignés?

Un élément qu'il ne faut pas oublier, c'est que le territoire canadien est très étendu et que la surveillance de l'air sera une tâche de grande envergure. On ne peut admettre à la légère que le simple droit de passage au-dessus de notre territoire est bien ce qu'on prétend et non une préparation à une agression future.

[M. Ross (St. Paul's).]

Autre facteur: cette convention influera-t-elle sur la situation du Canada dans la communauté des nations britanniques? Laissera-t-elle la porte ouverte à un programme de transport aérien de l'Empire britannique et des nations qui le composent? S'est-on entendu à ce sujet avec les autres pays de l'Empire: l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique australe, la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord? S'est-on abouché avec les colonies autonomes? Pour ma part, j'estime que le Canada occupe une situation stratégique au sein de la communauté des nations britanniques. En vertu du statut de Westminster il est une nation souveraine libre et indépendante et ne peut s'isoler de l'univers dans une attitude de nationalisme extrême. Nous le savons maintenant. Nous savons que les distances se sont fort contractées et nous entendons parler d'envolées sans arrêt sur des distances bien plus grandes que la traversée de l'Atlantique. Le Canada doit donc accepter ses obligations comme ses avantages dans les affaires mondiales. Grâce à l'aviation il peut être en mesure de devenir l'un des éléments les plus forts dans le resserrement des liens du Commonwealth et de l'Empire comme puissance au service du bien et de la paix dans le monde. Il faut qu'il soit une nation forte dans un Commonwealth et un Empire fort et il peut être une forte nation dans l'élaboration de la politique du Commonwealth et de l'Empire. Il ne faut pas qu'on utilise sa situation géographique et ses aménagements pour la simple commodité de la chose. Nous pouvons nous servir des paroles du ministre, consignées au hansard et dire que le Canada peut contribuer dans toute la mesure du possible à l'heureuse solution du problème. Ce problème est celui du transport aérien international. Mais celui-ci se rattache tellement aux autres affaires internationales qu'en contribuant au transport aérien le Canada contribuera nécessairement au maintien de la paix et de la stabilité.

L'occasion s'offre au Canada de rapprocher, de concert avec notre voisin les Etats-Unis, les peuples anglophones pour faire régner le droit et l'ordre dans le monde. En rétablissant le mode d'existence démocratique, le Canada doit être représenté en conformité de sa situation géographique et stratégique et d'autres possibilités futures.

M. ROSE: Je suis heureux de savoir que le Gouvernement étudie le problème de l'aviation d'après-guerre, et surtout qu'il a décidé de donner suite au programme aérien du Canada par l'établissement d'une forte ligne aérienne d'Etat, dont le service se fera tant à l'étranger que sur les routes aériennes principales du Canada. Je crois sincèrement que, dans les conditions présentes, la façon dont