

les avions ne peuvent opérer sans la possession de bases aériennes qui doivent être gardées par les forces terrestres. Ces bases nous ont été d'un grand avantage pendant les opérations dans l'Atlantique.

La puissance aérienne ne peut remplacer la puissance maritime tant qu'elle ne pourra servir de moyen de transport au commerce de l'univers. Les forces aériennes, de même que les forces maritimes et terrestres, sont les instruments de la puissance navale et chacune a un emploi déterminé.

Pour terminer, je toucherai une ou deux autres questions. Il s'agit de la nécessité d'utiliser les leçons apprises au cours de la guerre et de les appliquer en temps de paix. Sinon, ce magnifique corps de jeunes aviateurs sera en butte au chômage, après la guerre.

Je signale au comité la situation dans le Pacifique. Voici une carte que je communiquerai au ministre et qui indique le danger auquel l'Empire est exposé, danger qui durera encore lorsque nous aurons fini de combattre l'Allemagne. Ce danger existe dans le Pacifique. Dans la livraison de février 1944 de la *National Review* je relève un article intéressant sur les communications aériennes. L'auteur indique que la guerre avec le Japon pourra se poursuivre quatre ans après la fin de la lutte contre l'Allemagne. Les Japonais sautent d'île en île et la flotte et l'aviation japonaises sont des éléments inconnus dans ce conflit.

Je voudrais mentionner un aspect de la situation, comme je l'ai fait le 15 juillet dernier. Cela ne relève peut-être pas entièrement du ministre, mais un plan aérien de l'Empire s'imposera après la guerre, si nous ne voulons pas céder nos privilèges à nos braves alliés, amis et cousins d'outre-frontière. Les transports aériens et un plan aérien pour l'Empire ont fait l'objet d'un long débat à la Chambre des communes d'Angleterre et on étudie aussi attentivement la question en Nouvelle-Zélande et en Australie. Le 19 janvier dernier, messieurs Curtin et Fraser, les deux grands premiers ministres des deux nations sœurs, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, se sont rencontrés pour arrêter un plan de défense aérienne dans le Pacifique et ils ont adressé au Canada un appel qui ne doit pas passer inaperçu. Je cite ce que M. Courtenay, correspondant spécial du *Sunday Times*, a dit dans sa dépêche de Canberra, datée du 16 janvier :

On ne se rend généralement pas compte au pays que les Etats-Unis possèdent dans le Pacifique une route aérienne merveilleusement organisée. Au lendemain de la guerre, les mêmes pilotes, les mêmes avions, le même personnel navigant et non-navigant, les mêmes services de TSF et de météorologie seront dis-

ponibles pour l'inauguration de services commerciaux aériens entre le Canada, l'Amérique, l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

"L'Empire britannique ne participera pas à ce trafic lucratif parce que, nulle part sur la route du Pacifique, il n'y a au cours de cette guerre un avion, un pilote, un météorologue ou un radiotélégraphiste anglais. A moins que l'Angleterre ne place des équipes navigantes sur cette route en 1944, elle restera en arrière en fait d'expérience et de clientèle si la guerre ne se termine qu'en 1945."

Ce n'est pas par hasard que les Américains ont acquis cette formidable emprise sur les lignes aériennes du Pacifique. Ils l'ont obtenue grâce à leur énergie et à leur esprit d'entreprise à l'époque où nous livrions une lutte sans merci contre une supériorité écrasante. Ils sont appuyés par leur Gouvernement dans cette entreprise comme dans toute autre œuvre d'expansion commerciale. Sur leurs routes aériennes ils font toutes sortes de concessions aux voyageurs éventuels et vont même jusqu'à les transporter gratuitement.

Puis il rappelle la conférence du 13 janvier entre les premiers ministres de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande sur la question de la défense du Pacifique et la nécessité pour le Canada et la Grande-Bretagne de travailler immédiatement à la solution de ce grand problème de notre époque, non seulement dans l'intérêt de l'Empire britannique, mais aussi de la paix et de la sécurité du monde.

Le ministre de la Défense pour l'armée nous a communiqué mardi dernier certains tableaux relatifs aux soldes payées dans l'armée, la marine et l'aviation. Je ferai observer qu'ils révèlent bien des inégalités du haut en bas de l'échelle relativement aux allocations de subsistance, aux allocations familiales pour la femme et un enfant, aux allocations de logement et ainsi de suite. Je réclame un meilleur traitement pour les hommes du rang dans l'armée, l'aviation et la marine. Le coût de la vie est tout aussi élevé pour eux que pour ceux qui ont de gros revenus et il faudrait voir à soulager leur situation. On n'a cependant rien fait pour eux depuis un an, sauf à porter leur solde de \$1.30 à \$1.50 et encore ne l'ont-ils pas obtenue en entier.

Il est temps qu'un comité s'occupe de cette question. Ces hommes devraient être placés sur le même pied qu'aux Etats-Unis. La question de l'indemnité de vie chère pour les ayants droit, celle des congés et autres de ce genre seront discutées plus tard. En attendant, je regrette de constater que rien n'est fait au sujet d'un système national d'assurance pour les soldats, système que je préconise depuis les débuts de la guerre.

Nous avons entendu beaucoup parler de la merveilleuse banque qu'on doit instituer. Tout le monde, je suppose, en tirera quelque avantage; il semble cependant que l'on parle beaucoup plus souvent de cette banque depuis que des circonscriptions industrielles de l'Ontario