

Il existe aussi plusieurs autres unités importantes, comme, par exemple, une école d'enseignement technique, une école des armes de l'air, une école centrale d'aviation et ainsi de suite. En d'autres termes, il existera en tout 110 formations et unités distinctes lorsque l'entreprise sera en pleine activité.

Afin d'indiquer le progrès déjà réalisé, je désirerais consigner au hasard la liste des unités établies jusqu'ici, savoir:

Quartier général de district d'entraînement, Toronto.

Ecole des armes de l'air, Trenton.

Ecole centrale d'aviation, Trenton.

Ecole de navigation aérienne, Trenton.

Ecole de vol militaire, Camp Borden.

Ecole d'équipement et de comptabilité, Saint-Thomas.

Dépôt de réserve, Toronto.

Ecole d'enseignement technique, Saint-Thomas.

Ecole préparatoire d'entraînement, Toronto.

Dépôt d'équipement, Ottawa, que l'on transfère actuellement à Toronto.

Dépôt d'équipement, Winnipeg.

Ecole de T.S.F. Montréal.

Quartier-général de district d'entraînement, Montréal.

Ecole de génie aéronautique, Montréal.

Dépôt de réparation, Trenton.

Ecole d'administration, Trenton.

Quartier-général de district d'entraînement, Winnipeg.

Dépôt de réserve, Brandon.

Ecole d'inspecteurs d'avions, Toronto.

Quartier-général de district d'entraînement, Regina.

Vingt centres de recrutement répartis dans tout le pays.

On établit presque chaque semaine de nouvelles unités selon le programme fixé dans le plan même.

Au moment de la conclusion de l'accord entre les quatre gouvernements, on estimait que le coût total de l'entreprise, pour les trois années convenues, serait d'environ six cents millions de dollars, la part estimative du Canada devant être de trois cent cinquante millions.

A part les élèves, environ quarante mille officiers, aviateurs et civils seront employés lorsque l'entreprise sera en pleine activité. Plusieurs milliers de pilotes, d'aviateurs-observateurs et de mitrailleurs seront formés chaque année en nombre graduellement croissant.

Je sais qu'un sentiment de plus en plus vif d'impatience se manifeste dans certaines régions du pays au sujet de ce que l'on croit être la lenteur d'exécution du plan d'entraînement d'aviateurs du Commonwealth britannique, et qu'on se plaint de ce qu'il ne se révèle pas d'une utilité immédiate en ce moment critique. Nous reconnaissons que ces sentiments proviennent du désir naturel de nous voir assumer en ce moment une plus grande part du fardeau qu'ont à supporter la métropole et nos alliés au delà des mers. Nous croyons toutefois que ces sentiments sont peut-être faussés par la connaissance impar-

faite de l'envergure de cette entreprise et surtout des objets qu'elle est appelée à atteindre. Une telle incompréhension est probablement due à ce que le public n'a pu apprécier l'ampleur de ce projet, le plus grand effort que notre pays ait jamais fait.

Il me semble important de vous rappeler que le plan d'entraînement d'aviateurs du commonwealth britannique a été basé, comme je l'ai dit, sur la requête faite aux gouvernements du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, le 26 septembre, par le gouvernement du Royaume-Uni. En d'autres termes, ce plan n'est pas celui de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande ou du Canada, mais un plan conçu dans le Royaume-Uni et que le gouvernement de la métropole a proposé de faire exécuter au Canada pour fournir un nombre de plus en plus grand d'aviateurs pilotes, d'observateurs et de mitrailleurs entraînés, destinés à être ajoutés au personnel de la Royal Air Force pour la composition des équipages des nouveaux avions que cette dernière obtiendra de l'exécution de son programme d'avions et d'équipement ainsi que de ses achats d'outre-mer. Il est certainement superflu pour moi de dire que l'alternative que nous avions d'envoyer plus tôt outre-mer un nombre moindre d'aviateurs au lieu d'en envoyer plus tard un bien plus grand nombre, a été discutée par les gouvernements intéressés, mais que le gouvernement du Royaume-Uni s'est montré bien convaincu que, vu le rythme de la fabrication de ses avions, les présents arrangements étaient ceux qui répondaient le mieux à ses fins.

Je puis dire que j'ai devant moi en ce moment un sommaire de la convention conclue entre les gouvernements du Royaume-Uni, du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande relativement à la formation au Canada de pilotes et d'équipages d'avions et de leur service subséquent. L'une des conditions de l'accord, quant aux frais et aux déboursés, est ainsi conçue:

La quote-part du Royaume-Uni dans les frais qu'entraînera le plan prendra la forme de prestations en nature, livrées aux époques et dans les quantités qu'exigera la bonne exécution du plan.

J'ai appelé l'attention sur cet article en particulier de l'accord parce qu'on semble avoir l'impression au Canada que, en vertu de cet accord, notre pays devait fournir les avions, les moteurs et tout autre outillage nécessaires à l'exécution du projet.

L'hon. M. HANSON: Puis-je demander si cet accord a été rendu public?

Le très hon. MACKENZIE KING: Oui, le soir de sa signature, le 17 décembre, ou plutôt on vient de m'informer qu'un résumé en a été publié.