

mars 1945, est de \$910,819,643. Une note annexée à cet état explique l'augmentation considérable des dépenses effectuées outre-mer, en regard de celles de l'année précédente. Voici cet état:

## Opérations d'outre-mer

## Effectif d'outre-mer

Les dépenses en espèces depuis le début de la guerre sont les suivantes:

Année financière 1939-1940.....	néant
Année financière 1940-1941.....	\$ 4,995,360
Année financière 1941-1942.....	13,699,336
Année financière 1942-1943.....	23,665,980
Année financière 1943-1944 (9 mois) .....	252,351,727
Total pour la période ci-dessus..	\$294,712,403
Dépenses additionnelles estimati- ves jusqu'au 31 mars 1944....	152,950,098
Total estimatif des dépenses, de- puis septembre 1939 jusqu'au 31 mars 1944.....	\$447,662,501
Dépenses estimatives en espèces, 1944-1945 .....	463,157,142
Total estimatif des dépenses, de- puis septembre 1939 jusqu'au 31 mars 1945 .....	\$910,819,643

L'excédent d'environ 58 millions de dollars des besoins financiers estimatifs de 1944-1945 pour outre-mer sur les dépenses estimatives pour 1943-1944 est attribuable à l'accroissement des frais d'entretien des escadrilles d'outre-mer et aux frais supplémentaires relatifs au personnel. Les dépenses de capital dans le cas des escadrilles d'outre-mer se continueront puisque nos escadrilles reçoivent actuellement un équipement et un armement plus récents et plus coûteux. Nous avons pourvu à l'entretien de 44 escadrilles canadiennes outre-mer, comparativement à 38 l'année précédente.

Par suite de l'envoi constant outre-mer d'équipages d'avions et de membres du personnel de terre et à cause de l'avancement, les soldes et allocations outre-mer continueront d'accuser des augmentations et ce seul élément de dépense représente environ 39 millions de dollars de l'augmentation qui s'est produite au regard de l'année 1943-1944.

Opérations d'outre-mer—Avant de parler de l'œuvre accomplie par l'aviation royale canadienne outre-mer, je voudrais établir une distinction bien nette entre les diverses catégories d'aviateurs canadiens outre-mer. Je constate que non seulement le peuple canadien en général mais aussi les membres de cette Chambre ne possèdent que de vagues notions sur les catégories de Canadiens qui relèvent de l'aviation royale canadienne.

Au premier rang dans l'ordre chronologique, bien que d'une faible importance au point de vue numérique, se placent les sujets canadiens qui sont membres de la Royal Air Force. Ce sont des hommes, et dans quelques cas seulement des femmes, qui se sont enrôlés dans la Royal Air Force au cours des années qui ont précédé la guerre ou pendant les quelques mois qui ont suivi immédiatement l'ouverture des

hostilités. La plupart d'entre eux se sont enrôlés en Angleterre. Quelques-uns sont des Canadiens qui font partie de la Royal Air Force depuis la dernière guerre. Nul de ces hommes au sujet desquels nous ne possédons aucune donnée statistique précise mais qui sont, en chiffres ronds, au nombre d'environ 2,000, n'a quelque lien que ce soit avec l'aviation royale canadienne. Nous n'avons aucune autorité sur eux et ce n'est pas nous qui leur versons leur solde. Pour toutes fins pratiques, ils ne sont pas considérés comme des Canadiens. Ils font partie d'un service distinct de l'aviation royale canadienne.

C'est au sujet de ces hommes qu'une demande a été faite pour autoriser un transfert dans l'aviation royale canadienne. J'ai promis l'an dernier de discuter la question avec le ministère de l'Air et, après de longs pourparlers, ce ministère a autorisé le transfert des hommes et des femmes qui le désiraient. Nous avons récemment émis des instructions relatives à ces transferts.

Comme ces gens ne font pas partie de l'aviation royale canadienne, il n'est pas question d'eux lorsque je passe en revue nos opérations d'outre-mer.

Une autre catégorie, plus importante au point de vue numérique et au point de vue canadien en général, est celle qui comprend les milliers de Canadiens, (pour la plupart des hommes d'équipages aériens mais dont un bon nombre sont des mécaniciens de t.s.f.) qui se sont enrôlés et ont reçu leur instruction militaire au pays et qui sont payés par le Canada mais sont prêtés à la Royal Air Force et sont en service dans les unités ou les formations de l'aviation britannique. Je veux être bien compris: les hommes que je viens de mentionner se sont enrôlés dans le Corps d'aviation royal canadien au Canada; c'est nous qui les avons entraînés et c'est nous qui payons leur solde. Ils conservent leur identité canadienne. Ils portent à l'épaule des insignes canadiens, et, comme je l'ai déjà dit, ils sont payés par le Canada. Quant à leur bien-être, à leur avancement, à leur rapatriement et à leurs intérêts, tout cela relève de nous, car ils ne sont que temporairement attachés à la Royal Air Force. Ils sont dispersés dans toutes les parties du monde. Ils ne sont pas dans des escadrilles du Corps d'aviation royal canadien car, pour ce qui est des mécaniciens de t.s.f., ce sont des spécialistes et la nature de leur travail ne leur permet pas facilement de se constituer en unités. Ces mécaniciens de t.s.f. sont dispersés dans tout le sud-est de l'Asie, en Afrique et au Royaume-Uni, individuellement ou en petits détachements. On m'informe qu'ils composent 45 p. 100 des mécaniciens de t.s.f. de la Royal Air Force.

[L'hon. M. Power.]