

Le PRÉSIDENT: Quelle est votre question, monsieur Peters?

M. PETERS: Que font les jardiniers en hiver? Je ne veux pas entendre répéter qu'il n'y a pas d'hiver en Colombie-Britannique. Pourquoi ces emplois ne sont-ils pas saisonniers?

M. ANDERSON: Dans certains cas, ils travaillent dans des serres. A d'autres occasions, vu qu'ils sont classés comme des demi-manœuvres, ils peuvent être employés utilement comme pelleteurs de neige, ouvriers agricoles ou occuper une variété d'autres emplois.

M. PETERS: Voilà un très bon salaire pour un pelleteur de neige. Combien de serres l'armée exploite-t-elle?

M. ANDERSON: J'irai aux renseignements.

M. MACNAUGHTON: En ce qui a trait à la page 324, M. Benidickson a signalé le cas du conducteur d'auto de l'URSS, dont on répète l'emploi déjà signalé à la page 315. Il s'agit ici d'un nouveau chauffeur pour la Marine dont les frais annuels s'élèvent à \$5,760. A la page 336, on en signale un autre qui est rattaché à l'aviation. Autrement dit, nous avons en Russie trois chauffeurs qui nous coûtent en tout \$17,280.

Deux nouveaux chauffeurs sont ajoutés cette année, dont un pour la marine et un pour l'aviation, soit une augmentation de \$11,520 par année. Je me demande pourquoi les services militaires ont besoin de trois chauffeurs à Moscou. Un seul ne suffirait-il pas?

M. MILLER: Il y a trois attachés militaires à Moscou. L'attaché accomplit une fonction technique. On prévoit normalement une automobile par attaché, et voilà ce qui nécessite l'emploi des chauffeurs.

M. MACNAUGHTON: D'accord, monsieur le président. Mais les attachés ne doivent-ils pas se plier à certaines restrictions relatives à la distance dont ils peuvent s'éloigner de Moscou dans un rayon donné, ou bien peuvent-ils parcourir tout le pays?

M. MILLER: J'ai l'impression qu'ils ne peuvent voyager librement à travers le pays mais qu'ils doivent se plier à certaines restrictions de voyage qui changent de temps à autre.

M. MACNAUGHTON: Si on veut réaliser une économie, pourquoi augmenter nos dépenses de \$11,520 cette année?

Le PRÉSIDENT: Je me demande si on peut tout d'abord répondre à cette question.

M. MILLER: Pourquoi? voilà une question à laquelle il est très difficile de répondre. Il s'agit d'une nécessité acceptée et établie par les services qui, par leurs explications, ont pu convaincre les examinateurs qu'il s'agit d'une nécessité. Je ne crois pas pouvoir ajouter grand chose à cela.

M. PEARSON: A ce sujet, n'est-ce pas la coutume que les attachés militaires à l'étranger aient à leur service comme chauffeurs des militaires? Pourquoi faut-il que ce soit des Russes à Moscou?

M. MILLER: On tente d'employer des chauffeurs de l'endroit quand il y a possibilité de le faire. C'est un avantage du point de vue de la langue et de la connaissance de la géographie du pays. Cette façon d'agir est établie et adoptée partout, sauf à Moscou, où existe cette situation du change. Il est plus économique d'employer des chauffeurs civils que de payer le transport et les allocations de subsistance à l'étranger à un chauffeur canadien.

M. BROOME: Peut-on nous dire combien de milles ont parcouru ces automobiles? Avons-nous trois autos à la disposition des attachés de l'aviation, de la marine et de l'armée dans d'autres pays que l'URSS? C'est le cas au Royaume-Uni, si je ne m'abuse. Est-ce le cas ailleurs?