

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il s'agit d'une ligne de conduite, monsieur Winch.

M. WINCH: Le Comité pourrait-il être bientôt saisi de la question, ainsi qu'entendre toutes les personnes capables de répondre en tous points à cette question?

Le PRÉSIDENT: Sans aucun doute. Volontiers.

M. JUNG: Pour reprendre la question qu'a posée M. Pearson sur la direction du transport dans les services, cette question m'a toujours intéressé. Je pense qu'on pourrait quelque peu développer la réponse. Je comprends qu'il faille un directeur du mouvement ou du transport, au sein des services, pour s'occuper des demandes que font, dans chacun des services, les personnes ou les membres du personnel qu'on déplace. Les directeurs prennent-ils leurs propres dispositions auprès des Chemins de fer nationaux ou auprès du Pacifique-Canadien, ou existe-t-il quelque autorité chargée de coordonner les besoins des trois services, laquelle dirait, plus ou moins: "J'apprends qu'on prépare un mouvement de troupes navales; nous pourrions peut-être déplacer en même temps des membres de l'Aviation ou de l'Armée?" ou encore "Si un de vos avions se dirige vers le littoral de l'Ouest, peut-être pourrions-nous transporter des membres du personnel naval?" Fait-on de la sorte un travail de coordination?

M. MILLER: Monsieur le président, en temps de paix, notre problème principal est le mouvement des individus. Le seul transport important de troupes est celui qui a lieu quand elles sont envoyées outre-mer. Dans le cas de l'Armée, nous transportons une brigade dans une période de temps restreinte. Dans le cas de l'Aviation, nous en transportons les membres individuellement, — les formations demeurent en place outre-mer et les individus se remplacent. Il s'agit alors de l'alternance des individus. Dans le cas de la force expéditionnaire des Nations Unies, nous en transportons les membres une fois l'an, dans une manœuvre aérienne exécutée par l'Aviation royale du Canada. Des comités de coordination s'occupent des déplacements considérables, mais la pratique normale quotidienne, en général, comporte bien plutôt des déplacements individuels. Il ne s'agit pas de commander un train, un navire, ou quelque chose de semblable. Vous achetez un billet de passage sur le moyen de transport en partance.

M. PEARSON: Monsieur le président, j'aimerais revenir sur le sujet de l'aide mutuelle, dont nous parlions il y a quelques minutes, et en particulier sur l'article du transfert du matériel pris dans les approvisionnements des services armés, dont le montant a augmenté au cours de l'année dernière de 78 à 98 millions de dollars. Le sous-ministre veut-il me dire quelle proportion représente le matériel neuf et quelle proportion représente le matériel usagé au cours de ces transferts; et tandis qu'on s'occupe de ce point, je pourrais peut-être poser une autre question.

M. MILLER: Pour répondre à la question de savoir quelle est la proportion du matériel neuf et quelle est celle du matériel usagé, il nous faut déterminer assez nettement ce que nous entendons par du neuf et par de l'usagé aux fins de l'aide mutuelle. On a décidé en 1951 que tout matériel acquis avant 1951 se définissait comme usagé et que tout matériel construit ou acquis depuis 1951 se définissait comme neuf, et toute la valeur de ce matériel a été inscrite là, dans les crédits. Cette année, par exemple, la liste du matériel comprend trois frégates de la classe *Prestonian* affectée à l'aide mutuelle. Ces frégates dataient de la Deuxième Guerre mondiale, mais nous avons dépensé des millions de dollars pour les réparer. Alors, ce matériel est neuf ou usagé uni-