

difficile la réduction des délégués à un petit nombre sans nuire au travail de la représentation canadienne dans les différents champs d'action. Supposons qu'une convention internationale institue un comité budgétaire et administratif. Nous du ministère des Finances, essayons de fournir un homme aux délégations se rendant à ce genre de conférence, cela pour aider le ministère intéressé à réduire ses dépenses. En général notre aide en valait la peine, mais nous avons dû acquitter des frais importants de déplacement: voyages en Europe, à New-York et même en Amérique du Sud. Il était bien rare que nous assumions ce genre de dépenses avant la guerre. Tout cela fait partie de notre rôle international. Permettez-moi de le répéter, c'est le bon sens qui décide si une délégation est nécessaire et de combien de membres elle doit se composer. Nous sommes convaincus que les frais que nous avons dû encourir pour envoyer des membres de notre personnel en vue de traiter de questions budgétaires, administratives ou financières à de telles conférences ont été amplement compensés par le succès que nous avons obtenu à diminuer les budgets de ces organisations et par conséquent le montant que le Canada doit contribuer.

L'hon. M. ISNOR: Il y a une autre question que j'aimerais poser, si vous avez terminé votre exposé.

M. BRYCE: Oui, j'ai terminé. Je ne suis pas certain d'avoir répondu à toutes les questions. Vous avez fait mention des voyages par avion: je pourrais peut-être ajouter quelques mots à ce sujet. Les règlements relatifs au déplacement spécifient les circonstances et les mandats qui rendent nécessaires les voyages par avion. Je dois ajouter que depuis quelques années le Conseil du Trésor reconnaît de plus en plus que le transport aérien est économique, et plusieurs ministères ne manquent pas d'appuyer cette opinion. La différence des frais pour plusieurs voyages est très minime, et l'économie de temps réalisé par le fonctionnaire en mission compense les frais additionnels, quels qu'ils soient, du voyage par avion. En termes généraux, nous laissons maintenant à la discrétion des hauts fonctionnaires ministériels le soin de décider si le temps économisé en faisant voyager leurs employés par avion plutôt que par train vaut les frais additionnels, s'il y en a, d'un tel déplacement. Il y a donc plus de voyages par avion, mais en général je dirais que cela n'a pas augmenté énormément les frais de déplacement. La majeure partie de ces frais ne sont pas dus aux voyages par avion, mais au transport par automobile: nous remboursions les employés qui utilisent leur voiture pour effectuer des voyages d'enquête.

L'hon. M. BOUFFARD: Quel prix payez-vous au mille?

L'hon. M. ISNOR: L'allocation par mille.

M. BRYCE: Je crois que c'est présentement 9 cents par mille pour les voyages ordinaires. Si un employé fait un voyage quand il pourrait prendre le train ou l'autobus ou un autre moyen de transport du genre, nous lui allouons ordinairement 3 cents par mille pour que l'employé ne soit pas tenté de se servir de sa voiture lorsqu'il peut utiliser des moyens publics de transport. Mais quand son genre de travail le force à se servir souvent de son automobile, le tarif normal est de 9 cents par mille.

L'hon. M. ISNOR: Je voulais aussi savoir si M. Bryce pourrait, sans trop de difficulté, computer les frais de déplacement sous forme d'index en prenant la période de 1939 comme base de 100 p. 100 et présenter le tableau à notre prochaine séance. Ceci ne s'applique qu'au ministère de la Défense. Les deux facteurs qui entreraient en ligne de compte serait l'établissement des dépenses de voyage de 1939 et la comparaison de ces chiffres avec les frais de déplacement actuels. De cette façon nous pourrions découvrir la majoration réelle des frais.

M. BRYCE: Pour les services armés seulement?