

## RAPPORT FINAL

JEUDI 26 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que le Gouvernement possède, exploite et contrôle a l'honneur de présenter son

## QUATRIÈME ET DERNIER RAPPORT

Votre Comité a étudié les états financiers des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1937, y compris le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada, le rapport annuel des Paquebots nationaux du Canada (Service des Antilles), le premier rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada et le premier rapport annuel des lignes aériennes transcanadiennes.

*Chemins de fer Nationaux du Canada*

Les recettes d'exploitation accusent une augmentation sensible de \$11,786,119.23, portant à la fois sur le fret et le transport des passagers, aussi bien que sur les services de télégraphe, messageries et postes. Quoique les frais d'exploitation aient augmenté de \$9,311,168.02, on doit observer que les deux tiers de ce montant sont dus aux chapitres suivants: majoration des prix du matériel, \$3,000,000, et augmentation des taux de salaires payés aux employés, \$2,800,000.

Les dépenses ont dépassé d'environ \$7,000,000 les \$35,000,000 votés pour le déficit de caisse, mais presque tout cet excédent de dépense, à savoir \$5,134,130 est imputable à la diminution du revenu brut du transport du grain de l'Ouest canadien. La situation à ce point de vue est brièvement résumée dans le paragraphe suivant du rapport du conseil d'administration:

Inutile d'insister sur l'effet qu'aurait une plus forte production canadienne sur les recettes du réseau national. Toute augmentation de production dans une industrie quelconque, y compris l'agriculture, est immédiatement reflétée dans les recettes, et toute diminution affecte sérieusement les recettes brutes du chemin de fer. La moyenne des recettes brutes encaissées par le Canadien-National pour le transport du grain de l'Ouest a été de \$22,000,000 par année durant la période 1925-1934. La moyenne du grain transporté durant cette période a été d'environ 5 millions de tonnes... Il est à noter que les recettes du chemin de fer résultant du transport du grain de l'Ouest en 1937 n'ont atteint que 44 p. 100 de la moyenne obtenue durant la période de dix ans terminée en 1934.

Un des problèmes financiers les plus aigus qui se posent aux chemins de fer Nationaux du Canada est sans aucun doute celui de l'énorme montant des intérêts de la dette consolidée. Le taux relativement élevé de l'intérêt sur une partie des valeurs constituant cette dette, en particulier sur les obligations perpétuelles, et d'autres qui ne sont remboursables que dans un avenir éloigné, est un sérieux motif d'inquiétude pour votre Comité.

Nous ne pouvons trop insister sur la recommandation que tout l'ensemble de la dette consolidée des chemins de fer Nationaux soit examiné, et qu'un effort résolu soit accompli pour réduire le taux d'intérêt des émissions dont l'intérêt ne correspond pas aux conditions actuelles.

Votre Comité a étudié la situation résultant du manque de facilités du terminus dans la ville de Montréal. Les statuts contenant à cet égard une loi qui permet d'agir, nous sommes d'avis que le projet doit être pris en plus ample considération.