

quième avenue ayant servi auparavant de bureaux pour voyageurs et qui sont encore loués mais présentement inoccupés, est actuellement de \$252,902. Le chiffre brut des recettes-voyageurs pour 1931 a été de \$502,353 dont les recettes de transport sur d'autres lignes.

Votre comité recommande que toute la question des bureaux de voyageurs hors voie à New-York et ailleurs soit soigneusement scrutée par la régie de concert avec le conseil d'administration.

Votre comité recommande, en sus, que la régie et le conseil d'administration étudient sérieusement l'idée de la fermeture de ceux de ces bureaux, pour le service des voyageurs et des marchandises, qui n'ont pas donné un rendement satisfaisant, et celle d'une entente avec d'autres compagnies de chemins de fer en vue de la plus grande économie possible.

12. Pensions.

On a soumis au comité un mémoire concernant les divers systèmes de pension en vigueur.

Le 31 décembre 1931, il y avait 2,476 employés supérieurs et autres sur la liste des pensionnaires, et le total des pensions payées en 1931 s'est élevé à \$1,248,000.83.

Ces systèmes de pension comprennent:

1. La Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, qui est encore en opération.

2. La Caisse de pension et de prévoyance du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada, fermée en 1907, et le système actuel du Grand-Tronc.

3. Le système de pension des chemins de fer nationaux du Canada, établi en 1929, et encore en opération.

Tous les systèmes susmentionnés sont autorisés par la loi, mais d'après un rapport déposé à votre comité, il appert que dans les cinq dernières années, nombre d'employés ont reçu des pensions dépassant ce que permettait le système de pension applicable à ces employés. Votre comité croit devoir signaler ce fait qui semble être un abus de pouvoir.

Votre comité est d'avis qu'il faudrait examiner toute la situation relative aux pensions, non pas dans le but de réduire les pensions réglementaires, mais de mettre les pensions sur une bonne base économique en appliquant, au besoin, le principe de la contribution.

De l'avis du comité, vu que les systèmes de pension actuellement en vigueur sont légaux, le paiement de sommes dépassant les chiffres prévus par ces systèmes n'est pas justifié en principe, et nous recommandons qu'on signale cette situation au conseil d'administration pour qu'il prenne les mesures jugées opportunes et justes en la matière, étant donné que le principe des pensions est établi et défini par la loi.

13. Se rendant compte que le favoritisme ou l'influence politiques dans l'exploitation de cette entreprise publique causerait beaucoup de tort, votre comité recommande que tous les intéressés continuent d'être vigilants à cet égard afin d'éviter l'emploi de procédés aussi nuisibles à l'intérêt public.

14. Votre comité recommande que les procès-verbaux et la sténographie des témoignages entendus soient imprimés en appendice aux Journaux de la Chambre, et que 700 exemplaires en soient imprimés sous forme de document parlementaire, soit 500 en anglais et 200 en français.

15. Votre comité est heureux de dire que le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

[M. Hanson (York-Sunbury).]

Nous déposons ci-joint une copie des procès-verbaux du comité et la sténographie des témoignages entendus.

Le tout est respectueusement soumis.

R. B. Hanson,

Président.

M. JOHN T. HACKETT (Stanstead): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de faire allusion au passé de notre réseau de chemins de fer. Il se peut qu'on y trouve quelques fautes à pardonner et bien d'autres à oublier. Dans le rapport même, je trouve bien des considérations intéressantes et aussi quelques propositions d'ordre pratique. Ce qui nous réconforte, c'est qu'il est unanime; il indique bien qu'on cherche à soustraire nos chemins de fer aux querelles de partis, et cela est déjà un très louable effort. Ce qui nous décourage, cependant, c'est qu'aujourd'hui, tandis que notre pays doit faire face à des engagements considérables et répondre à des demandes de fonds plus considérables encore, aucune proposition n'ait été faite en vue de réduire sensiblement, et tout de suite, le chiffre des pertes que nous subissons par suite de l'exploitation de notre réseau.

Un MEMBRE: Et la commission royale?

M. HACKETT: Il est vrai que l'on a nommé une commission royale composée de hautes personnalités. Nous avons lieu d'espérer qu'elle en viendra à une décision qui sera avantageuse pour les citoyens de notre pays et qui aidera nos deux réseaux de chemins de fer. Je disais, cependant, il n'y a pas très longtemps, que cette commission ne fera son rapport que plus tard et que l'on ne pourra y donner suite que plus tard encore. C'est pour cette raison que j'espérais qu'à la suite des conclusions qui semblent avoir été acceptées par les membres du comité appartenant à tous les partis, on pourrait obtenir une proposition, unanime également, en vue de réduire de beaucoup, au moins temporairement, le chiffre des dépenses que nous cause la concurrence inutile entre nos deux chemins de fer.

Le président de notre réseau national nous a dit que les dépenses causées par la concurrence étaient très considérables. Nous avons pu conclure de ses observations que nous pourrions économiser de fortes sommes d'argent sans nuire à la qualité du service si nous pouvions faire disparaître cette concurrence et, par conséquent, toutes les dépenses qu'elle entraîne. Je suis de ceux qui croient que si ce comité avait pu souligner ce fait, que, si un comité représentant tous les partis à la Chambre, avait bien fait comprendre, —et cela à l'unanimité,—à toutes les administrations de chemins de fer du Canada l'absolue nécessité de réduire les dépenses pour le moment, cela