

En ce qui a trait au crédit réservé au déficit prévu pour l'année civile 1936, au montant de \$39,900,000, il convient de noter qu'on a substitué l'inclusion de ce montant dans le budget des dépenses à la pratique suivie jusqu'alors par laquelle le ministre des Finances, en vertu des dispositions législatives, avait la faculté de consentir des avances, de temps à autre, selon que le besoin s'en faisait sentir.

Votre Comité approuve ce changement qui a pour résultat de soumettre le montant au Parlement sous forme de crédits déterminés, de la même façon que pour les autres entreprises de l'Etat.

Votre Comité a étudié la situation financière des Chemins de fer Nationaux du Canada en interrogeant les régisseurs et les hauts fonctionnaires susnommés sur les états détaillés énumérés ci-après:

1. Rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1935.
2. Rapports annuels de la Marine Marchande du Gouvernement canadien, Limitée et la *Canadian National (West Indies) Steamships, Ltd.*, pour 1935.
3. Sommaire des exigences financières prévues en 1935, comparativement aux exigences véritables.
4. Analyse des résultats de l'exploitation en 1935.
5. Budget pour 1936.
6. Rapport des vérificateurs sur les comptes des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année close le 31 décembre 1935.
7. Mémoire sur l'établissement des pertes par dépréciation.
8. Problème particulier des retraits de matériel par suite de la crise et de la concurrence par la route.

L'examen du budget des dépenses des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1936 révèle que les recettes d'exploitation sont estimées à \$190,000,000 et les frais d'exploitation à \$172,500,000. Les dépenses diverses imputables sur les recettes d'exploitation, y compris l'intérêt sur la dette à long terme due au public, se chiffrent à \$61,300,000 et indiquent un déficit prévu de \$43,800,000 sur l'exploitation durant l'année. Ce chiffre, cependant, comprend les crédits suivants qui ne sont pas exigés en espèces: Réserve pour dépréciation: \$450,000; amortissement de l'escompte sur la dette fondée: \$1,027,000; Perte sur retrait de matériel: \$2,423,000, formant un total de \$3,900,000 et réduisant le montant des exigences en espèces prévu sur le compte de déficit de \$39,900,000.

En ce qui concerne la Marine marchande de l'Etat, il a été porté à la connaissance de votre Comité que la vente de sa flotte à d'autres intérêts était presque complétée. On estime que le maintien de ce Service par les Chemins de fer eût exigé une nouvelle dépense immédiate d'environ \$6,000,000. Votre Comité a reçu l'assurance que le nouvel arrangement qui doit être conclu au sujet de l'exploitation du Service avec l'Australie sauvegardera pleinement les intérêts du Canada.

Eu égard à la vente de la Marine marchande on a dû, en étudiant le rapport annuel et le budget des dépenses de la *Canadian National Steamships*, modifier un crédit de \$199,450 prévu comme exigences totales, et le remplacer par un montant de \$399,450, laissant ainsi de côté le revenu d'exploitation de la Marine marchande du Gouvernement canadien qui avait été estimé à \$200,000.

Au cours de ses délibérations, votre Comité a discuté la question de la réorganisation et l'opportunité de la réduction du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Les dépositions des régisseurs ont révélé qu'on avait poussé l'étude de cette question au cours de l'année et qu'on était d'avis que ce projet ressortissait à l'initiative ministérielle plutôt qu'à la compétence du Comité de régie.