

somme de \$419,669,620.64, ce qui a imposé un fardeau additionnel de \$20,936,821, en intérêts annuels pour la même période et représente environ 37½ p. 100 de l'augmentation des intérêts annuels dus au public. Il y a aussi une somme de \$1,357,650 due à l'Etat à titre d'intérêts sur la dette non consolidée.

Il est difficile pour votre Comité de voir à la lumière de ce qui précède, le bien-fondé de quelques-unes des dépenses imputables sur le capital comprises dans l'augmentation totale précitée. Il n'y a aucun doute que, sans la dépression mondiale actuelle si défavorable au réseau et si prolongée, le réseau aurait bénéficié dans une plus grande mesure de ces dépenses de capital. Donc, vue les résultats des deux ou trois dernières années, votre Comité recommande fortement de restreindre, tant qu'il n'y aura pas augmentation sensible de la recette, les dépenses imputables sur le capital aux besoins les plus pressants pour assurer un bon service.

Votre Comité a aussi étudié le rapport annuel de l'année close le 31 décembre 1931 et il a convenu de s'y rallier.

3. Frais d'exploitation.

Les frais d'exploitation de l'année 1932, à l'exclusion des lignes de l'Est, sont estimés à \$139,304,000 alors que la recette d'exploitation de la même année n'est estimée qu'à \$157,248,000.

En 1931, la recette d'exploitation s'est élevée à \$177,273,738, soit environ 20 millions de dollars de plus que la recette prévue de 1932.

Vu le fléchissement rapide de la recette d'exploitation, votre Comité se voit dans l'obligation de recommander l'exercice de la plus stricte économie par l'administration dans toutes les dépenses d'exploitation contrôlables, et à cette fin votre Comité recommande la revision descendante complète des appointements des administrateurs et des employés supérieurs des chemins de fer. Le rapport de votre Comité pour l'année 1931, contenait une recommandation catégorique à cet effet, et en réponse on soumit à votre Comité le rapport du sous-comité du conseil d'administration adressé à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux et portant la date du 16 février 1932. Ce rapport annonçait que le 31 juillet 1931, une réduction uniforme de 10 p. 100 des appointements de tous les employés supérieurs touchant \$4,000 et plus entra en vigueur et produisit une économie annuelle de \$545,652, atteignant en tout 828 employés supérieurs et directeurs. Ceci démontre que les appointements annuels de ces 828 employés supérieurs s'élevaient à environ \$5,456,200. Le sous-comité du conseil d'administration était d'avis qu'il serait préférable d'effectuer une réduction particulière plutôt qu'une nouvelle réduction uniforme, et déclara qu'on était à faire un examen des appointements excédant \$5,000, en vue d'effectuer de nouvelles économies. On n'a pas reçu de rapport dans la suite, mais votre Comité conclut qu'il y a lieu d'effectuer une réduction particulière des appointements plutôt qu'une autre réduction uniforme. A cet égard, votre Comité tient à signaler qu'il apparaîtrait d'un état soumis et déposé au Comité que le nombre des employés supérieurs touchant des appointements de \$10,000 et plus le 21 juillet 1931 se chiffrait à 96, et celui des employés supérieurs touchant \$15,000 et plus à 37. Votre Comité est d'avis que les appointements des employés supérieurs sont trop élevés et devraient faire l'objet immédiatement d'une réduction sensible.

Votre Comité tient également à signaler qu'il semblerait y avoir un très grand nombre d'employés supérieurs, et que le nombre de ceux-ci touchant des appointements élevés, particulièrement celui des adjoints des chefs de service, devrait être sensiblement réduit. En conséquence, votre Comité recommande que le sous-comité du bureau d'administration chargé de régler cette question soit requis d'appliquer immédiatement les principes dont s'inspire cette recommandation.

Le sous-comité du bureau chargé d'étudier la question des appointements des chefs de service et autres employés supérieurs, a été appelé à s'occuper également des appointements du président. Son contrat d'engagement, passé le 23 septembre 1929, fixe ses appointements annuels à \$75,000, sans autres honoraires ou rémunération. On a signalé à votre Comité que le président touche encore \$5,000 de l'Ontario Car Company et l'allocation spéciale annuelle de dépenses de \$15,000 approuvée par le bureau d'administration le 18 novembre 1929, dont il n'est pas tenu de rendre compte en détail, et votre Comité recommande de renvoyer l'examen du bureau d'administration la question du paiement de ladite gratification de \$5,000 en vue de la résilier, s'il y a lieu. Relativement à l'allocation spéciale de \$15,000 votre Comité recommande au bureau d'administration de reconsidérer le paiement de cette somme, en tant qu'incompatible avec les stipulations de son contrat d'engagement. A la suite de la recommandation faite par votre Comité l'an dernier sur la proposition du président, le gouvernement a constitué une Commission royale du transport qui est actuellement à l'œuvre. Cette Commission n'a pas encore terminé ses travaux ni présenté ses conclusions. Votre Comité ne désire pas anticiper sur les conclusions de la Commission qui, croit-on, seront présentées prochainement. Toutefois, votre Comité estime qu'il incomberait non seulement au gouvernement et aux réseaux intéressés mais au peuple canadien en général d'étudier très attentivement le rapport à venir, afin que l'on saisisse bien les idées de la Commission et, s'il est jugé opportun, qu'on y donne suite à la prochaine session du Parlement.

4. Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes et lignes de l'Est.

Votre Comité avait aussi à examiner le chapitre 317 du budget des dépenses, visant à subvenir au paiement à la compagnie de Chemins de fer nationaux du Canada, tel que le prescrit la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes, du déficit des lignes de l'Est durant la période envisagée. Le déficit est estimé à \$6,217,400, auquel vient s'ajouter la somme de \$1,750,000, chiffre prévu de la diminution des recettes des lignes au cours de l'année, à cause de la réduction des tarifs applicables aux lignes de l'Est, sous le régime de la loi des taux de transport dans les Provinces maritimes. Vu la législation existante, votre comité estime que les sommes demandées sont nécessaires et de nature à donner suite à la lettre et à l'esprit de la loi des taux de transport dans les Provinces maritimes et aux fins d'exploitation des lignes de l'Est. Cependant, votre comité estime qu'il ne conviendrait pas de réunir les deux crédits susmentionnés, le déficit d'exploitation des lignes de l'Est ainsi que la somme requise pour dédommager les Chemins de fer nationaux des réductions de tarifs en application de la loi des taux de transport