

1. Les rapports annuels pour l'année 1953 des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, ainsi que le rapport des vérificateurs au Parlement à cet égard.

2. Le rapport annuel d'Air-Canada pour l'année civile 1953 ainsi que le rapport des vérificateurs au Parlement à cet égard.

3. Le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1953.

4. Le budget des dépenses de premier établissement des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, pour l'année se terminant en 1954, ainsi que le budget des dépenses d'exploitation et le budget des dépenses de premier établissement d'Air-Canada pour l'année civile 1954.

Le Comité a tenu neuf séances, au cours desquelles il a étudié les rapports et budgets énumérés ci-dessus, ainsi que certaines questions y afférant, et entendu les témoignages apportés à cet égard.

Le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1953 révèle un revenu net, disponible pour le paiement de l'intérêt et des dividendes, de \$28,331,343, comparativement à \$24,305,448 en 1952. Le service des intérêts s'est établi à \$28,087,326 en 1953, au regard de \$24,163,121 en 1952, l'année se soldant par un excédent de \$244,017, comparativement à \$142,327 en 1952. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le Comité s'est vivement intéressé au plan du Terminus de Montréal que présentait le rapport. On projette d'ériger un hôtel de 20 étages, prochaine étape du programme concernant le terminus. On se propose plus tard d'ériger un édifice destiné aux bureaux des chemins de fer et l'on compte que, finalement, il surgira dans la région de la gare centrale, c'est-à-dire au cœur même de Montréal, un vaste centre de services municipaux. Le Comité est d'avis que ce nouveau programme répond à un besoin public et qu'il profitera aux chemins de fer Nationaux du Canada dans l'ensemble.

Le transbordeur brise-glace dernier cri "William Carson", a été lancé en novembre et le Comité a appris que ce navire sera armé et mis en service entre North-Sydney et Port-aux-Basques durant l'été de 1954. Le transbordeur, qui doit être exploité par les chemins de fer Nationaux du Canada, entre Yarmouth (N.-É.) et Bar-Harbour (Maine), offrira d'incontestables avantages et attirera vraisemblablement dans les provinces Maritimes de nouveaux touristes, pendant l'été.

Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année 1953, révèle un déficit net d'exploitation de \$822,446, comparativement à un bénéfice net d'exploitation de \$326,276 en 1952. Cet état de choses est attribuable surtout à une diminution du volume des marchandises transportées, à un haut degré de concurrence livrée par les autres lignes et au décommandement de six voyages par suite d'une grève d'employés qui a eu lieu du 28 septembre au 23 octobre. Le Comité a appris qu'on surveillera de près les résultats de l'exploitation de la société. Le rapport annuel en question a été adopté.

Le rapport annuel d'Air-Canada pour 1953 révèle un revenu net d'exploitation de \$1,322,120. On y observe qu'après versement des intérêts s'élevant à \$765,890 sur les capitaux placés et après retenue de \$300,000 en vue de l'acquittement de l'impôt sur le revenu, il reste un excédent de \$226,230, comparativement à un excédent de \$807,879 en 1952. Les membres du Comité ont examiné le nouvel avion *Super-Constellation*, dans lequel ils ont fait une brève envolée. Ce nouvel appareil, qui peut loger confortablement 63 voyageurs, sera affecté au service transatlantique. Les appareils *Super-Constellation* seront mis en service dans la région de l'Atlantique-Nord vers la mi-été.