

*Concurrence*

L'un des plus importants problèmes au pays est la nécessité d'établir sur une base équitable la concurrence entre les chemins de fer et les transports par eau et sur route. Le Conseil d'administration note avec plaisir que le Parlement et les législatures canadiennes étudient ce grave problème.

*Prévisions générales*

L'avenir immédiat des chemins de fer, en autant que leurs recettes sont concernées, semble compromis par divers facteurs, en particulier la crise aux Etats-Unis, la situation politique internationale et l'effet produit par une série de mauvaises récoltes dans plusieurs régions de l'Ouest canadien. La Direction du Réseau ne contrôle aucun de ces facteurs et tant qu'ils agiront de façon adverse il faut s'attendre à ce que les revenus des chemins de fer restent à un bas niveau. De par sa solide organisation le Réseau National est en très bonne posture pour tirer profit de toute amélioration dans l'état des affaires, amélioration qui stimulerait le trafic sur lequel est fondée la prospérité du chemin de fer. En attendant, le Réseau continue d'assurer très économiquement le transport dont ce pays a un besoin vital.

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. Le tableau pour les trois dernières années est le suivant:

Année	Tonnes trans- portées	Recettes
1935.....	3,720,944	\$15,409,810
1936.....	3,915,606	15,777,702
1937.....	2,356,656	9,643,572

Il est à noter que les recettes brutes 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. Et la prospérité générale du pays, corollaire des bonnes récoltes de grain, relève encore davantage les revenus du réseau.

Le Conseil d'administration reconnaît publiquement les bons et loyaux services rendus par le haut personnel et le personnel subalterne. Il exprime sa gratitude au public pour l'encouragement accordé au réseau en 1937.

Pour le Conseil d'administration,

*Le président,*

L. S. HUNGERFORD.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous des questions à poser?

M. PARENT: Je désirerais connaître les émoluments des employés supérieurs généraux des chemins de fer Nationaux. Je sais que vous ne pouvez me fournir ce renseignement à l'instant mais je serais aise d'avoir une liste des employés supérieurs désignés à la première page de votre rapport. Je désirerais aussi attirer l'attention du Comité et des représentants du National-Canadien qui sont ici sur le fait que des 43 postes y désignés 30 sont de la ville de Montréal; j'apprends aussi qu'il ne se trouve pas un seul poste officiel occupé par un employé de langue française. Je trouve le fait étrange. Je ne veux nullement faire déplacer aucun de ces employés supérieurs mais je serais aise, si dans le