

M. FIELDING : Le rapport que nous avons est différent ; il mentionne un autre hôtel.

M. FITZPATRICK : N'est-ce pas l'hôtel Terminus ?

M. LEFURGEY (lisant) :

Le président—M. Norman va faire lecture de l'avis de convocation de l'assemblée.

Le secrétaire (M. H. H. Norman) fait lecture de l'avis de convocation.

Le président (qui est accueilli par des applaudissements)—Mesdames et messieurs, nous avons eu l'agréable tâche, lors de plusieurs assemblées générales, de déclarer que les opérations de chaque semestre accusaient un accroissement de la prospérité de la compagnie. Le rapport du semestre terminé le 31 décembre dernier n'est pas une exception à la règle, car nous pouvons annoncer de nouveau que les recettes et les bénéfices dépassent ceux de n'importe quelle année antérieure. (Applaudissements.) J'espère que vous ne souffrirez pas que la satisfaction que vous devez naturellement ressentir en présence d'un pareil résultat soit amoindrie par les débuts défavorables de l'année 1904. La forte diminution des recettes pendant les deux derniers mois doit être uniquement attribuée à la rigueur inusitée de la température qui a prévalu au Canada avec une persistance presque inconnue de mémoire d'homme. Un état de choses si anormal et transitoire ne justifie aucunement le découragement qui semble s'être emparé de certains actionnaires. (Applaudissements.)

M. FITZPATRICK : Vous avez omis le mot "timides."

M. LEFURGEY (lisant) :

Franchement, je ne saurais comprendre les craintes qui ont été exprimées en certains lieux et dont un peu de réflexion aurait démontré l'entière inanité. Le progrès de nos affaires suivait sa marche accoutumée jusqu'à la dernière heure de 1903 et il n'y a pas lieu de croire que notre trafic sera moins satisfaisant quand les rigueurs inusitées de la température se seront apaisées. (Applaudissements.) Il nous faudra regagner le temps perdu ; mais nous sommes encore au seuil de l'année. Nous avons encore dix mois devant nous et les derniers rapports que nous avons reçus sur l'état de la température et la situation en général sont plus favorables et les marchandises en retard arrivent à destination. Toutefois, nous n'avons pas aujourd'hui à nous occuper du semestre courant mais du semestre écoulé ; c'est sur ce dernier que porteront maintenant mes observations. Les recettes brutes du semestre se sont chiffrées par £3,133,468, accusant une augmentation de £326,590—ou de 11.61 pour 100 comparativement à la période correspondante de 1902. Les recettes provenant du transport des voyageurs accusent une augmentation de \$93,533, ou de 10.72 pour 100—

M. FIELDING : De \$90,533 ; vous avez lu \$93,000.

M. LEFURGEY (lisant) :

—et le nombre des voyageurs transportés qui était de 4,687,651 pendant le semestre expiré le 31 décembre 1902, s'est élevé à 5,139,073 en 1903. Cet accroissement du nombre des voyageurs coïncide avec une légère élévation du passage

M. LEFURGEY.

moyen payé par chaque voyageur qui fut de 3s. 7½d. en 1902 et de 3s. 7¼d. en 1903. On s'attend de ce chef à une amélioration considérable à cause des attrait offerts aux voyageurs par l'exposition de Saint-Louis qui s'ouvrira le 1er mai, et on espère que non seulement les citoyens du Canada, mais aussi les habitants des Etats de la Nouvelle-Angleterre, profiteront des tarifs spéciaux et des avantages que notre compagnie et les chemins de fer ayant des raccordements avec notre réseau leur offriront pour leur permettre de visiter l'exposition. Les recettes provenant du transport de la malle et des colis des messageries se sont accrues de £16,820, augmentation très satisfaisante et équivalant à celle des recettes du transport des voyageurs. Comme d'habitude, le transport des marchandises et du bétail a fourni la plus forte partie de l'augmentation de nos recettes brutes. Nos recettes de ce chef se sont élevées à £1,971,955 pendant le semestre écoulé comparativement à £1,755,488 pendant la période correspondante de 1902, accusant une augmentation de £216,467 ou de 12.33 pour 100, le nombre de tonnes transportées ayant été de 6,738,702 contre 6,148,530, soit une augmentation de 570,172 tonnes. Le prix du transport par tonne a augmenté de 1½d., en moyenne ; il était de 5s. 10½d. pendant le dernier semestre et de 5s. 8½d. pendant la période correspondante de 1902. Il y a également eu une augmentation très satisfaisante du taux de transport par mille pour chaque tonne ; ce taux a été le plus élevé des taux des semestres correspondants des cinq dernières années, ayant été de 0.68 d'un 100 par tonne et par mille comparativement à 0.64 d'un 100 par tonne et par mille pendant le semestre correspondant de 1902. Je devrais mentionner une autre amélioration qui s'est produite dans le transport des marchandises. La charge moyenne par wagon a été de 9.84 tonnes, la plus forte que nous ayons jamais transporté. A vrai dire une partie de la différence en plus provient des plus grandes dimensions que nous donnons aux wagons que nous construisons maintenant pour remplacer les anciens d'une contenance moindre ; cependant, cette augmentation provient aussi, dans une large mesure, du soin apporté par nos employés au chargement des wagons. Avant de passer à un autre sujet, je dois dire que les recettes du semestre écoulé ont été les plus fortes que la compagnie ait jamais perçues pendant la dernière moitié de n'importe quelle année, et que le poids des marchandises et le nombre des wagons transportés ont aussi atteint le chiffre le plus élevé. (Applaudissements.)

Je passe maintenant à un chapitre moins agréable, celui des frais d'exploitation qui, je regrette de le dire, pour des causes communes à tous les chemins de fer des Etats-Unis, et du Canada, continuent à accuser une forte pression, bien que, je le constate avec plaisir, l'augmentation ait été moins accentuée que pendant les deux semestres précédents, si on la compare à l'augmentation des recettes brutes. En vérité on ne peut espérer que la forte augmentation des recettes brutes dont je parlais il y a un instant puisse se produire sans une augmentation plus ou moins équivalente des frais d'exploitation, toutefois, cette dernière a été accentuée par le renchérissement des matériaux en général et, encore plus, par les salaires plus élevés que nous avons été obligés de payer aux employés de toutes les catégories, à cause de la rareté de la main-d'œuvre en général. Le