

établissement de 1923 à 1931 s'étaient chiffrées à \$456,345,456, soit une moyenne de \$50,705,000 par année. Les retraits en 1934 et 1935 ont été plus élevés que les additions et les améliorations, c'est-à-dire que nous n'avons pas eu besoin de fonds additionnels durant ces deux années relativement au compte de capital.

Je passe maintenant aux services qui ont été sous ma direction immédiate. L'article 10 de la loi de 1933 dispose que:

Les Régisseurs devront nommer, aux conditions fixées par eux, une personne, autre que l'un d'eux-mêmes, qui aura par titre rang de Président, pour exercer et exécuter, sous leur direction et en consultation avec eux, les attributions, l'autorité et les fonctions de Chef des services d'exploitation des Chemins de fer Nationaux, tel que ces attributions, cette autorité et ces fonctions seront à l'occasion précisées par règlement ou délibération des Régisseurs et conférées aux fins d'être exercées et exécutées. Le Président devra faire ses rapports aux Régisseurs et ne sera comptable qu'aux seuls Régisseurs.

Je suis d'avis que la personne qui exerce ces fonctions ne doit pas seulement posséder de hautes capacités techniques, mais consacrer tout son temps et toute son attention à sa tâche. Le 31 janvier 1934, les régisseurs ont nommé M. S. J. Hungerford chef de l'exploitation. En répartissant les services entre le président et moi-même, j'ai assumé la direction de ceux qui ne se rattachaient pas à l'exploitation même du réseau. Ceux qui concernaient l'exploitation des chemins de fer proprement dite furent assignés au président, et je ne suis jamais intervenu, bien que je reconnaisse que le Conseil de régie est responsable en dernier ressort de son efficacité. Cet arrangement a bien fonctionné et je n'ai jamais entendu dire que des fonctionnaires du réseau s'étaient plaints.

Les neuf services suivants étaient sous ma direction immédiate: le contentieux, les finances et la comptabilité, la publicité, les soins médicaux, la colonisation et l'agriculture, le secrétariat, les terres et les immeubles, les hôtels et les navires.

Tout d'abord, nous constatons que l'amélioration dans le service des navires est plus frappante que dans celui des chemins de fer. C'est un fait notoire que la marine marchande de l'Etat a subi des pertes presque depuis son début. Cependant, en 1935, après plusieurs années de déficits, elle a réalisé des profits d'exploitation. Comme nous le voyons dans le rapport annuel, bien que l'on ait en 1935 manutentionné 24,701 tonnes de cargaisons de plus, avec une augmentation de 20 p. 100 des recettes d'exploitation, les frais d'exploitation ont augmenté de moins de 1 p. 100 sur ceux de l'année précédente. Cela est certainement une preuve d'administration prudente et de stricte économie dans l'exploitation des services de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. En comparant 1935 avec 1933, nous constatons une amélioration de \$329,760. Voici les chiffres:

|           |              |                        |
|-----------|--------------|------------------------|
| 1923..... | \$ 1,873,695 | déficit d'exploitation |
| 1924..... | 1,450,887    | " "                    |
| 1925..... | 926,844      | " "                    |
| 1926..... | 90,159       | " "                    |
| 1927..... | 720,735      | " "                    |
| 1928..... | 1,209,083    | " "                    |
| 1929..... | 878,907      | " "                    |
| 1930..... | 834,210      | " "                    |
| 1931..... | 444,285      | " "                    |
| 1932..... | 326,613      | " "                    |
| 1933..... | 17,938       | " "                    |
| 1934..... | 127,265      | " "                    |
| 1935..... | 311,822      | profit d'exploitation  |