

explique une perte de 22.3 millions de dollars dans le revenu provenant du transport des marchandises, à l'égard duquel nous avons accompli à peu près la même quantité de travail que l'an dernier.

Nous arrivons maintenant à l'examen de nos dépenses d'exploitation de 1960. Étant une industrie qui comporte des frais constants élevés, le chemin de fer ne peut guère réagir rapidement contre un déclin de la somme de travail. Cependant, voyons ce que nous avons pu accomplir en 1960.

Le graphique n° 6 retrace les changements relatifs advenus dans les frais d'exploitation de notre chemin de fer par rapport à la diminution proportionnelle des tonnes-milles payante de 1959 à 1960. Le fond gris pâle représente la diminution de 4.3 p. 100 survenue dans les tonnes-milles payantes. Les trois barres noires du haut, appliquées sur le fond gris pâle, montrent l'amélioration relative que nous avons pu apporter dans les frais d'exploitation du chemin de fer pour contrebalancer la diminution de notre travail rémunérateur.

La dépréciation, qui ne varie pas d'année en année avec la modification du volume, a été éliminée des trois barres du haut; ce qui demeure indique donc exactement les changements dans nos dépenses qui tendent à varier avec notre volume de travail. Du côté droit du graphique sont inscrits les montants des diminutions, représentées respectivement par les barres noires. Ces changements se rattachent aux éléments qui, à courte échéance, ne varient pas avec le volume, et cela nous conduit enfin à la baisse globale de 35 millions de dollars dans nos frais d'exploitation, ainsi que l'indique la page 2 de notre rapport annuel. La barre du bas du graphique représente la diminution proportionnelle que constitue le déclin de 35 millions de dollars dans les frais d'exploitation en comparaison de la chute relative des tonnes-milles payantes. Cette barre du bas montre ce que nous avons fait pour comprimer les frais d'exploitation d'ensemble, en face du déclin qui s'est produit dans le volume.

Vous remarquerez que toutes nos dépenses compressibles ont été relativement réduites au moins autant que notre diminution de 4.3 p. 100 de nos tonnes-milles payantes. Nous avons réduit de 6.3 p. 100 les frais d'entretien des voies, de 4.3 p. 100 les frais d'entretien du matériel et de 4.7 p. 100 les frais de transport. Nous avons pu réaliser ces réductions en 1960 par suite de l'accroissement de la productivité qu'ont déterminé la mécanisation des méthodes d'entretien des voies, l'utilisation de locomotives diesel, le prolongement des voies d'évitement, la commande centralisée de la circulation et d'autres améliorations. D'autre part, quand nous avons perçu d'assez bons indices de l'ampleur qu'aurait le déclin du transport en 1960, certains de nos programmes d'immobilisations concernant l'entretien des voies, par exemple, la pose de ballast de pierre concassée, ont été remaniés pour qu'ils s'étendent sur une plus longue période, ce qui atténuait l'effet des dépenses d'exploitation inhérentes à ces programmes. En outre, pendant toute l'année 1960, nous avons surveillé de très près l'ensemble des dépenses, pour écarter toute augmentation qui n'était pas absolument essentielle à la conduite de nos affaires.

Donc, au total, comme l'indique la barre du bas du graphique, nos dépenses d'exploitation, y compris la dépréciation et tous les autres frais d'exploitation, ont été réduites de 4.9 p. 100. Cette réduction, qui atteint en tout 35 millions, a suffi et davantage à contrebalancer la contraction des recettes attribuables à la perte de volume et a de près de la moitié compensé l'effet du déclin de .0656 c., qui a marqué le revenu unitaire dont j'ai parlé quand nous examinions le graphique n° 4.

CONCILIATION DES DÉFICITS DE 1959 ET DE 1960

Vous vous rappellerez que lorsque nous examinions le graphique n° 6 j'ai parlé des frais constants relativement élevés qui caractérisent l'industrie des