

Frais d'exploitation

Ils se sont élevés au cours de l'année à \$180,788,858. On trouvera le sommaire à la page 14 et les détails aux pages 15, 16 et 17.

Les frais d'entretien de la voie et des constructions ont diminué de \$2,586,618 par comparaison avec l'an dernier. Le coût d'entretien du matériel a augmenté de \$5,942,223 et celui du transport de \$5,405,786.

L'augmentation totale des frais sur l'année précédente est de \$9,311,168. L'augmentation des salaires, dont il est parlé plus loin, représente une somme de \$2,800,000 et la majoration des prix du matériel \$3,500,000. Le programme d'entretien et de modernisation du matériel a été poussé au cours de l'année, entraînant une majoration de \$2,500,000 au poste d'entretien du matériel, mais le profit de cette dépense se fera sentir plus tard. Les frais de réforme, portés au compte des frais d'exploitation, ont augmenté de \$730,000 sur ceux de l'an dernier. L'arrêt des travaux d'entretien à titre d'aide aux chômeurs a permis de réduire les frais de \$1,015,000. Des inondations moins fortes et un coût moindre pour l'enlèvement de la neige ont aussi réduit les frais de \$528,000.

Etant données les exigences de la circulation, le réseau a été maintenu en bon état. La petite augmentation de frais résultant de l'augmentation du trafic, et exception faite des augmentations de salaire et des majorations de prix des matériaux peut être considérée comme satisfaisante. Malgré cette augmentation des salaires et du prix des matériaux, le quotient d'exploitation a été plus bas en 1937 qu'en 1936. Les recettes nettes se sont améliorées de \$2,474,951.

La construction de l'embranchement Senneterre-Rouyn, autorisée par le Ch. 26, 1936, se continue. En 1937, le rail a été posé sur une distance de 10.86 milles entre Rouyn et la rivière Kinojévis, et une distance de 41.20 milles entre Senneterre et le pont sur la rivière Lemoine, ce qui laisse 48 milles de rail à poser. Depuis le 29 novembre 1937 la ligne entre Senneterre et Val d'Or, une distance de 37 milles, est exploitée avec la permission de la Commission des chemins de fer. On s'attend à ce que l'embranchement soit complété et mis en exploitation en 1938.

A cause des faibles achats de matériel, ces dernières années, ainsi que des exigences d'un trafic grandissant, il a été nécessaire d'acheter au cours de l'année, 3,000 wagons à marchandises, 400 wagons-frigorifiques, 400 gondoles, 200 wagons à automobiles, 49 plateformes, 30 wagons à sable, 50 voitures de première climatisées, 10 fourgons-poste, 10 fourgons à bagage et 15 charrues à neige.

Voici le nouveau matériel délivré chaque année depuis 1928 jusqu'à 1937 inclus:

Année	Locomotives	Wagons	Voitures	Matériel de service	Total
1928..	10	360	72	40	482
1929..	76	5,757	91	46	5,970
1930..	69	4,934	76	16	5,095
1931..	23	4,301	11	4	4,339
1932..	1	—	—	—	1
1933..	—	500	—	—	500
1934..	—	—	—	—	—
1935..	—	61	—	2	63
1936..	15	1,219	—	10	1,244
1937..	—	3,769	60	2	3,831
	194	20,901	310	120	21,525

FINANCE

Rachat d'obligations

Le coût des remboursements d'obligations, y compris les paiements au fonds d'amortissement et au trust du matériel, s'élève à \$6,752,792.