

de ces années avec ceux de 1933 afin de savoir ce que l'on a accompli. Les états publiés montrent qu'en 1934 et 1935 les revenus bruts se sont chiffrés à \$20,523,-759 en moyenne de plus qu'en 1933. Ils indiquent de plus que le déficit en argent de 1934 a été de \$10,547,488 de moins que celui de 1933, et que celui de 1935 a été de \$11,533,924 de moins qu'en 1933, soit une réduction moyenne de \$11,040,-706, ce qui égale 54 p. 100 de l'augmentation du revenu brut. Nous considérons que ce sont là des résultats très satisfaisants dans les circonstances difficiles qui ont existé. Durant les deux années réunies la réduction du montant que le Gouvernement devait trouver pour faire face au déficit de chemins de fer s'élevait à \$22,081,412.

On a fait des observations très récemment sur l'efficacité de l'organisation des Chemins de fer Nationaux du Canada, et je me propose de mettre en regard les résultats obtenus par ces derniers et le Pacifique-Canadien, de même que par les chemins de fer de première classe aux Etats-Unis. En faisant ce rapprochement, je veux qu'il soit bien compris que, ni directement ni indirectement, je reproche quoi que ce soit à l'administration de ces chemins de fer. Ce n'est qu'à cause de la nécessité d'adopter quelque méthode reconnue que j'y fais allusion. Durant la première année de l'administration des régisseurs du National-Canadien, en 1934, comparativement à l'année précédente, les revenus d'exploitation se sont élevés à 11 p. 100 de plus, alors que les dépenses d'exploitation ont augmenté de 6.39 p. 100. En 1934, les revenus d'exploitation du chemin de fer du Pacifique-Canadien ont dépassé de 9.9 p. 100 ceux de l'année antérieure, tandis que les dépenses ont été de 6.7 p. 100 de plus. Durant la même période, les revenus des chemins de fer de première classe aux Etats-Unis ont augmenté de 5.7 p. 100, et les dépenses de 8.5 p. 100. On notera que bien que les Chemins de fer Nationaux aient eu la plus forte proportion de l'augmentation des revenus d'exploitation, leur pourcentage de l'accroissement des dépenses a été moindre que celui du Pacifique-Canadien et des chemins de fer de première classe aux Etats-Unis.

En 1935 les revenus d'exploitation des Chemins de fer Nationaux furent de 5.02 p. 100 plus élevés qu'en 1934, cependant que les frais d'exploitation ont été de 4.6 p. 100 de plus. La même année, les recettes du Pacifique-Canadien se sont accrues de 3.3 p. 100 et les dépenses de 6.1 p. 100, alors que les revenus d'exploitation des chemins de fer américains de première classe se sont accrues de 5.5 p. 100 et les dépenses de 6.3 p. 100. Et on remarquera, une fois de plus, que l'augmentation du pourcentage des recettes a été plus grande pour les Chemins de fer Nationaux du Canada que pour le Pacifique-Canadien, et presque égale à celui des chemins de fer de première classe, alors que le pourcentage de l'augmentation des dépenses a été moins élevé. Tout en atteignant ces résultats, nous avons maintenu la grande efficacité de nos chemins de fer requise par le trafic.

Je devrais peut-être dire un mot de la proportion des revenus bruts absorbée par les dépenses d'exploitation. Elle dépend, en grande partie, de la densité et d'autres facteurs caractéristiques du trafic, vu que, évidemment, il doit exister une différence notable dans les frais d'exploitation dans les territoires bien peuplés, comparés à ceux qui ne le sont pas, et le transport des marchandises pour lesquels on paie des tarifs appréciables, au regard de celles qui tout en étant lourdes et occupant beaucoup d'espace sont voiturées à des prix bas et parfois non économiques. Naturellement, aucun chemin de fer n'a un monopole de territoires ou de trafic, mais tout varie, et le pourcentage des dépenses d'exploitation en comparaison des revenus varie également. Il est donc difficile de faire des rapprochements. Cependant, il sera peut-être intéressant de dire qu'alors que le pourcentage des frais d'exploitation du Pacifique-Canadien a haussé de 79.38, en 1933, à 79.56, en 1935, celui des Chemins de fer Nationaux a diminué de 96.16, en 1933, à 91.77, en 1935. Le pourcentage des dépenses d'exploitation des chemins de fer de première classe a augmenté de 72.67, en 1933, à 75.11 en 1935.

Un mot au sujet des dépenses d'établissement. Les membres du Comité se rappelleront que la Commission Duff a fait rapport que les dépenses de premier