

M. JACKMAN: Vous vous êtes arrêté là.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous l'insertion du rapport complet au compte rendu?

M. HANSON: Je le propose.

Le PRÉSIDENT: Le Comité veut-il tenir une séance ce soir?

M. McCULLOCH: Je propose de tenir une séance à 8 heures 30. Nombre de témoins de Montréal désirent rentrer chez eux.

M. DONNELLY: J'appuie la motion.

M. JACKMAN: Je m'y oppose.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous avons maintenant le rapport annuel du réseau des Chemins de fer nationaux. M. Hungerford désire présenter quelques observations, avant que nous abordions le rapport.

M. HUNGERFORD: Je voudrais simplement souligner quelques points importants du rapport et des affaires de la Compagnie en 1946. J'ai préparé la déclaration que voici:

Les observations suivantes pourront être utiles au Comité, pour compléter le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada:

Les recettes brutes des Chemins de fer Nationaux du Canada en 1940 ont été de \$247,500,000. Après paiement de toutes les dépenses d'exploitation, les recettes nettes d'exploitation se chiffrent à \$45,000,000, soit une augmentation de \$24,000,000 sur 1939. Des recettes nettes d'exploitation, nous avons déduit \$6,250,000 d'impôts, et d'autres charges, laissant \$38,000,000 pour les charges fixes. Celles-ci sont de \$53,000,000, dont \$49,000,000 d'intérêts sur des titres entre les mains du public. Il a marqué au réseau \$17,000,000 pour gagner l'équivalent de ses \$53,000,000 de charges fixes. Comme l'indique le rapport annuel, vos administrateurs espèrent que, cette année, le réseau gagnera l'équivalent de ses charges fixes, pourvu qu'il ne surgisse pas de changement majeur dans les chiffres du trafic, l'échelle des salaires ou le prix du matériel.

Quelques faits mettront en lumière la perfection croissante de l'exploitation du réseau. Ils se rapportent à l'exploitation en 1940:

La quantité moyenne de marchandises transportée par chaque train a dépassé les records précédents.

La vitesse moyenne du transport du fret a dépassé d'environ 40 p. 100 celle de 1923.

Le rendement horaire des trains de marchandises, en progrès de 75 p. 100 par rapport à 1923, a dépassé tous les records précédents.

La proportion d'utilisation des wagons de marchandises est la plus forte jamais atteinte par le réseau.

La même observation s'applique au rendement du combustible dans le transport des marchandises.

Le nombre des wagons de marchandises ayant besoin de réparations est plus faible que jamais.

L'effet de cette amélioration générale, en dollars et en cents, ressort d'une comparaison entre les résultats d'exploitation de 1940 et ceux de 1924. Les recettes brutes ont été presque équivalentes, ces deux années-là, mais les recettes nettes de 1940 ont dépassé de \$26,000,000 celles de 1924. Dans l'intervalle, de 1924 à 1940, le prix moyen du transport du fret, par tonne-mille, avait été réduit de 11 p. 100. Si les taux de 1924 avaient été en vigueur en 1940, le revenu net de l'année dernière aurait été augmenté de \$25,000,000. La comparaison avec les autres années fait ressortir un progrès continu.