

TONNES DE FRET TRANSPORTÉES, PAR TÊTE, DANS QUELQUES-UNS DES PRINCIPAUX PAYS.

PAYS.	Tonnes par tête.	PAYS.	Tonnes par tête.
Ecosse.....	9·5	France.....	2·5
Angleterre et Galles.....	8·4	Irlande.....	0·8
Etats-Unis.....	7·6	Indes Anglaises.....	0·8
Belgique.....	6·5	Japon.....	0·8
Allemagne.....	5·3	Espagne.....	0·6
Canada.....	3·3	Italie.....	to
Nouvelle Galles du Sud.....	3·3	Russie.....	0·4
Australie.....	3·0		

428. Le coût d'un chemin de fer, a-t-il été dit, ne doit pas excéder dix fois son trafic annuel, ce qui veut dire que le trafic annuel doit s'élever à 10 pour cent du capital payé pour le coût du chemin.* Si on applique ce chiffre aux chemins de fer canadiens, on trouvera que leur coût excède de beaucoup la limite, puisque, en 1887, les recettes brutes s'élevaient seulement à 5·72 pour cent du capital total dépensé. Dans le Royaume-Uni, la France et la Belgique le coût des chemins de fer excède cette moyenne tandis qu'en Allemagne et aux Etats-Unis il est légèrement en dessous.

429. Presque toutes les compagnies des chemins de fer de la Puissance emploient une largeur de voie de 4 pieds 8½ pouces. Les seules exceptions sont les chemins de fer de Carillon et Grenville et Cobourg, Peterborough et Marmora qui ont une largeur de 5 pieds 6 pouces ; le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard avec une largeur de 3 pieds 6 pouces et celui de la compagnie de transit du Nord-Ouest dont la largeur est de 3 pieds.

430. La quantité et la description du matériel roulant durant les années 1886 et 1887 se trouvent dans le tableau

Matériel roulant.

* "Railway Problems," page 25.