

14 pour cent ; ces deux dernières proportions sont les mêmes qu'en 1889.

572. Il y a eu une augmentation de 1,540,505 barils dans la quantité de farine transportée, de 18,730,617 minots de grains, de 2,080,653 animaux vivants, de 356,182,231 pieds de bois, de 1,153,140 tonnes d'articles manufacturés et de 607,747 tonnes de divers articles. La seule diminution était dans le bois de chauffage, soit 110,967 cordes.

Diminution et augmentation du fret.

573. 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 1889, les recettes brutes s'élevaient seulement à 5.95 pour cent du capital total dépensé, le coût spéculatif ayant été de \$468,438,260 et le coût réel de \$786,444,812. Dans le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne et l'Italie, le coût des chemins de fer excède cette moyenne, tandis qu'aux Indes anglaises, la Belgique, la Russie et aux États-Unis, il est moindre

Proportion du trafic au coût.

574. Le tableau suivant indique le coût total et le coût par mille des principaux chemins de fer du Canada. Le coût du matériel roulant est, dans presque tous les cas, compris.

Coût des principaux chemins en Canada.