

La proportion du revenu net au coût capital est très faible au Canada, et, à part deux exceptions, cette proportion est plus faible que celle de tout autre pays, ou colonie nommée dans le tableau ci-dessous, tiré du "Victorian Year-Book, 1891-92." La proportion au Canada serait probablement un peu plus élevée si le coût capital des lignes en opération pouvait être obtenu, mais pour le moment, les chiffres employés comprennent le coût de la construction de 300 milles complétés mais non encore en opération, et le coût de 150 milles, à la construction desquels on travaille actuellement.

PROPORTION DU REVENU NET AU COUT CAPITAL DES CHEMINS DE FER DANS DIVERS PAYS.

PAYS.	Pour 100.	PAYS.	Pour 100.
Colonie du Cap.....	5·75	Irlande.....	3·75
Allemagne.....	5·40	Ecosse.....	3·68
Indes.....	4·96	Australasie.....	3·15
Belgique.....	4·55	Suède.....	3·24
Confédération Argentine.....	4·35	Nouvelle-Galles du Sud.....	3·67
Angleterre et Galles.....	4·32	Hollande.....	3·18
Suisse.....	4·21	Nouvelle-Zélande.....	2·83
Royaume-Uni.....	4·21	Italie.....	2·62
Victoria.....	2·90	Queensland.....	1·81
Autriche-Hongrie.....	4·10	Canada.....	1·77
France.....	3·99	Norvège.....	1·78
Australie-Sud.....	5·59	Tasmanie.....	0·70
Puissance britannique.....	3·93	Australie-Occidentale.....	0·43

926. 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 100 du capital payé pour le coût du chemin. Si on applique ce chiffre aux chemins de fer canadiens, on constatera que leur coût excède de beaucoup la limite, puisque, en 1893, les recettes brutes s'élevaient seulement à 5·97 pour 100 du capital total dépensé, le coût spéculatif ayant été de \$520,423,970, et le coût réel de \$872,-156,475. Dans le Royaume-Uni, la France, la Belgique et l'Italie, le coût des chemins de fer dépasse cette échelle, tandis qu'aux Indes anglaises, en Allemagne, en Russie et aux Etats-Unis, il est moindre.