

19.—Trafic du réseau de l'État¹ (lignes canadiennes et des É.-U.), années 1923 et 1924—fin.

Détails.	1923.	1924.
Trafic des marchandises—		
Tonnes de marchandises payantes, transportées.....	57,248,338	52,498,614
Tonnes de marchandises payantes, transportées un mille.....	18,546,404,436	16,932,406,010
Tonnage total des marchandises (de toutes sortes) transportées un mille.....	20,949,546,218	18,859,244,927
Tonnage de marchandises non payantes transportées un mille.....	2,403,141,782	1,926,838,917
Tonnage de marchand. payantes transport. un mille par mille de voie.....	850,552	774,372
Tonnes de march. non payantes transport. un mille par mille de voie.....	110,210	88,120
Tonnage total des marchandises (toutes sortes) transportées un mille par mille de voie.....	960,762	862,492
Moyenne du nombre de tonnes de march. payantes, par train-mille.....	501-94	516-83
Moyenne du nombre de tonnes de march. non payantes, par train-mille.....	65-00	58-81
Moyenne du nombre de tonnes de march. (toutes sortes) par train-mille.....	567-01	575-84
Moy. du nombre de ton. de march. payant., par wag. chargé et par mille.....	22-66	22-31
Moy. du nomb. de ton. de march. non pay., par wag. chargé et par mille.....	2-93	2-54
Moyenne du nombre de tonnes de marchandises (toutes sortes) par wagon chargé et par mille.....	25-50	24-85
Longueur moyenne du parcours des marchandises.....	302-78	303-22
Revenu des trains de marchandises, par wagon chargé et par mille..... \$	22637	22542
Revenu des trains, par train-mille..... \$	5-00	5-22
Revenu des trains de marchandises, par mille de voie..... \$	8,496-29	7,822-44
Revenu des trains, par tonne..... \$	3-23574	3-25809
Revenu des trains par tonne et par mille..... \$	0-00999	0-01010

Situation financière des chemins de fer de l'État.—Le tableau 20 est un relevé, pour les années solaires 1919-1924, des recettes brutes, des dépenses d'exploitation, des recettes nettes de l'exploitation et des déficits annuels des chemins de fer de l'État, pour l'ensemble du réseau, c'est-à-dire aussi bien aux États-Unis qu'au Canada. Les lignes canadiennes comprennent les réseaux du Canadian Northern, du Grand Tronc, du Grand Tronc Pacifique et les chemins de fer ayant de tout temps appartenu au gouvernement canadien, c'est-à-dire: Intercolonial, Prince Edward Island, National Transcontinental, Hudson Bay et, enfin, les différents petits tronçons acquis par le gouvernement dans les provinces de l'est. La partie du réseau située aux États-Unis comprend les lignes du Grand Tronc dans la Nouvelle-Angleterre, le Grand Tronc occidental et le Duluth, Winnipeg et Pacifique. Les recettes brutes, les dépenses d'exploitation et les recettes nettes figurant au tableau ne s'appliquent qu'aux chemins de fer à vapeur exclusivement, mais les opérations des lignes secondaires exploitées séparément, des hôtels et autres entreprises accessoires, sont comprises dans le déficit. Les chiffres donnés ici ont été révisés avec le plus grand soin et peuvent être considérés comme définitifs.

Quoique les recettes brutes des chemins de fer de l'État soient tombées de \$253,135,488 à \$235,588,182 en 1924, les recettes nettes, qui étaient de \$20,430,649 en 1923 étaient encore de \$17,244,251 en 1924, en raison des économies réalisées dans l'exploitation. Ce résultat est hautement satisfaisant.

Afin de ne rien laisser dans l'ombre on a cru devoir ajouter ici les statistiques du chemin de fer Vermont Central, contrôlé par le réseau de l'État.

Chemin de fer Vermont Central.—Quoiqu'il ne forme pas partie du réseau de l'État, il se trouve, en raison de sa situation financière, placé sous sa dépendance, si bien qu'il importe de jeter un coup d'œil sur ses recettes, dépenses, charges d'intérêts, etc., tant au regard de ses lignes situées au Canada, que de celles situées aux États-Unis. Sur les \$3,000,000 de son capital actions, le réseau de l'État en détient \$2,191,100; il détient, de plus, des d'obligations s'élevant à \$4,179,300, des billets formant une somme de \$8,041,906 et d'autres avances se totalisant par \$8,274,470; en définitive, la dette du Vermont Central, qui est de \$29,153,676, en dehors de sa capitalisation, se trouve entre les mains du réseau de l'État canadien, à concurrence de \$20,495,676.