

qui frappe tout d'abord, c'est la réduction sensible du nombre des voyageurs transportés depuis quelques années, les chiffres de 1925 n'étant jamais tombés aussi bas depuis 1912, date à laquelle notre population était sensiblement moins nombreuse qu'aujourd'hui. Le volume des marchandises transportées en 1925 est également inférieur à celui de la période 1917-1920. Si les gens voyagent moins en chemin de fer, c'est évidemment à cause de la multiplicité des automobiles et de l'excellence de nos routes; quant à la seconde constatation, on peut sans doute en attribuer la cause, dans une certaine mesure, aux transports par camions-automobiles, mais il y a lieu de croire que l'amalgamation des chemins de fer en est la raison principale, puisque les marchandises sont maintenant moins souvent transbordées d'un réseau à un autre. Le tableau 8, sous la rubrique "tonnes de marchandises transportées un mille" donne de plus amples éclaircissements à cet égard.

La statistique des recettes brutes et des dépenses d'exploitation met en lumière les difficultés auxquelles nos compagnies de chemins de fer se sont trouvées aux prises depuis quelques années. Avant la guerre, il était généralement admis qu'à cause des frais énormes nécessités par la construction des voies et l'achat du matériel roulant, les dépenses d'exploitation d'un réseau ne devaient pas excéder environ les deux tiers ou tout au plus 70 p.c. de ses recettes brutes, le surplus de ces recettes étant indispensable tant pour la rémunération du capital investi, soit sous forme d'obligations, soit sous forme d'actions, que pour l'alimentation du fonds de réserve. La relation entre les dépenses d'exploitation et les recettes brutes est appelée "coefficient d'exploitation"; en 1913, le coefficient canadien était de 70.90 p.c. Pendant la guerre la transformation des conditions économiques, notamment la hausse formidable de la main-d'œuvre et du combustible, firent monter de plus en plus ce coefficient jusqu'à ce qu'en 1920, nonobstant l'élévation des tarifs des voyageurs et des marchandises, il atteignit 97.18 p.c.; depuis cette date, il a décliné graduellement, mais en 1925, une amélioration considérable sur 1924, le fit descendre à 81.70, au lieu de 85.77 p.c. Cette réduction est un événement notable; bien que les recettes brutes aient été de près de \$10,000,000 plus élevées, en raison surtout de l'excellence des récoltes des céréales de 1925, les frais d'exploitation furent diminués de plus de \$10,000,000; cette coïncidence eut pour effet d'accroître sensiblement le revenu net de l'exploitation en 1925 et d'abaisser de 4 p.c. le coefficient d'exploitation.

Le tableau 6 donne une analyse des frais d'exploitation des chemins de fer au cours des quatre dernières années, les chiffres de 1925 montrant des économies substantielles comparativement à ceux de 1924, dans trois des cinq classes, tandis que le trafic et l'entretien du matériel roulant coûtaient plus cher.

Les recettes et frais d'exploitation par mille de voie et par train-mille font l'objet du tableau 7.

5.—Statistiques des chemins de fer, exercices terminés le 30 juin 1901-1919 et années solaires 1919-1925.

NOTA.—Les informations similaires pour les années 1875-1900 se trouvent dans l'Annuaire de 1916-17, p. 452.

Année.	Milles en exploitation.	Milles parcourus par les trains.	Voyageurs transportés.	Marchandises transportées.	Recettes brutes.	Frais d'exploitation.	Relation des dépenses aux recettes.
	nomb.	nomb.	nomb.	tonnes.	\$	\$	p.c.
1901.....	18,140	53,349,394	18,385,722	36,999,371	72,898,749	50,368,726	69.06
1902.....	18,714	55,729,856	20,679,974	42,376,527	83,666,503	57,343,592	68.54
1903.....	18,988	60,382,920	22,148,742	47,373,417	96,064,527	67,481,524	70.25
1904.....	19,431	61,312,002	23,640,765	45,079,519	100,219,436	74,563,162	74.40
1905.....	20,487	65,934,114	25,288,733	50,893,957	106,467,198	79,977,573	75.12