

**19.—Trafic du réseau de l'Etat (lignes canadiennes et des E.-U.), années  
1925 et 1926—fin.**

Détails.	1925.	1926.
<b>Trafic des marchandises—</b>		
Tonnes de marchandises payantes, transportées.....	57,648,158	63,568,779
Tonnes de marchandises payantes, transportées un mille.....	18,527,148,862	19,812,953,935
Tonnage de marchandises non payantes transportées un mille.....	1,796,812,882	2,141,693,402
Tonnage total de marchandises (de toutes sortes) transportées un mille)	20,323,961,744	21,954,647,337
Tonnage de marchand. payantes transport. un mille par mille de voie....	820,992	873,063
Tonnage total des march. (toutes sortes) transp. un mille par mille de voie	901,135	968,043
Moyenne du nombre de tonnes de march. payantes par train mille.....	538.28	542.00
Moyenne du nombre de tonnes de march. (toutes sortes) par train-mille..	590.83	600.96
Moyenne du nombre de tonnes de march. (toutes sorte) per train-mille..	22.40	22.00
Moy. du nomb. de ton. de march. (toutes sortes) par wag. chargé et p.m.	24.59	24.39
Longueur moyenne du parcours des marchandises.....	321.38	311.68
Revenu des trains de marchandises, par wagon-charge et par mille.....	0.22852	0.23151
Revenu des trains, par train-mille.....\$	5.49	5.70
Revenu des trains de marchandises, par mille de voie.....\$	8,374.84	9,186.97
Revenu des trains, par tonne.....\$	3.25706	3.25879
Revenu des trains, par tonne et par mille.....\$	0.01013	0.01046

**Situation financière des chemins de fer de l'Etat.**—L'expression "lignes canadiennes" comprend le réseau du Canadien Nord, celui du Grand Tronc au Canada, du Grand Tronc Pacifique et des autres chemins de fer du gouvernement canadien, et le chemin de fer de la Baie d'Hudson pour les années 1920 à 1925, mais non pour 1926. Les lignes des Etats-Unis comprennent celles connues comme le réseau de la Nouvelle-Angleterre, le Grand Tronc occidental, et le Duluth, Winnipeg & Pacific. Le chemin de fer de la Baie d'Hudson est retourné sous le contrôle du gouvernement parce qu'on a décidé d'en terminer la construction et les appropriations qui lui sont destinées ne sont pas comprises dans les chiffres de 1926.

Les recettes brutes, les frais d'exploitation et les recettes nettes montrées dans ce tableau s'appliquent exclusivement aux chemins de fer à vapeur, mais les déficits sont pour le réseau entier et comprend les résultats de l'exploitation des chemins de fer électriques de Niagara, St. Catharines et Toronto et autres lignes exploitées séparément, ainsi que les hôtels, les télégraphes commerciaux, les bateaux côtiers et autres opérations extérieures.

Le trait le plus satisfaisant de ce tableau 20 se trouve dans la diminution constante du coefficient des frais d'exploitation proportionnellement aux recettes totales. Bien que les recettes brutes aient été plus élevées en 1926 qu'en toute année précédente, les frais d'exploitation ont été inférieurs à ceux de 1922 et 1923 et comme résultat, les recettes nettes ont monté en 4 ans de \$3,008,626, en 1922, à \$46,483,193, en 1926. Cette année-là, le revenu net a été plus que suffisant pour couvrir les intérêts de l'année sur les obligations au public et le déficit qu'on y voit consiste en intérêt dû au gouvernement du Dominion, qui dans ses comptes publics ne charge aucun intérêt aux chemins de fer de l'Etat.

Bien que le chemin de fer Central Vermont ne soit pas une partie du réseau du Canadien National, ses finances sont actuellement si entremêlées avec celles du Canadien National, qu'il est nécessaire de donner un résumé de ces recettes, dépenses, charges fixes, etc., du Central Vermont, au Canada et aux Etats-Unis. C'est pourquoi les frais d'exploitation, comme les dépenses et autres données du Central