

Résumé des statistiques des transports par chemins de fer.—Le tableau 5 donne, pour 1911 jusqu'à 1927, un résumé statistique du mouvement des marchandises et des voyageurs par chemin de fer et de la proportion des frais d'exploitation au total des recettes brutes, continuant une série compilée depuis 1875. Cependant ce tableau a le grand défaut de ne pas permettre sur toute la ligne la comparaison des chiffres sur les voyageurs et sur les marchandises transportées, parce que les chiffres ont été condensés comme résultat de la consolidation des chemins de fer. Le tableau 8, sous l'en-tête "Voyageurs transportés un mille" et "Marchandises transportées un mille" donne une meilleure idée du volume réel du trafic des chemins de fer. Ces données, commençant en 1914, montrent que le volume maximum du mouvement des voyageurs a été atteint en 1919 et le maximum du mouvement des marchandises en 1927. Tant pour les marchandises que pour les voyageurs, le trafic des chemins de fer a été influencé en ces dernières années par l'usage grandissant des automobiles.

Les statistiques des recettes brutes et des frais d'exploitation montrent quelles sont les difficultés auxquelles les chemins de fer ont dû faire face en ces dernières années. Avant la guerre, on prétendait généralement que, vu l'énorme dépense initiale exigée pour la construction du chemin de fer et son agencement, les frais d'exploitation ne devaient pas dépasser plus de 70 p.c. des recettes brutes, le reste devant rencontrer l'intérêt sur le capital engagé, soit en actions ou en obligations, et les dépenses pour améliorations nécessaires. Cette proportion des frais d'exploitation aux recettes brutes est appelée le "quotient d'opération" et en 1913 il était pour les chemins de fer canadiens de 70·90 p.c. La situation créée par la période de guerre, principalement l'élévation du coût de la main-d'œuvre et du combustible, a gonflé ce quotient en dépit des avances dans les taux de transport des marchandises et des voyageurs, au point qu'en 1920 il atteignait 97·18 p.c. et a, depuis ce temps, graduellement tombé pour atteindre 78·91 p.c. en 1926. En 1927 ce taux avait de nouveau avancé à 81·68 p.c., alors que les recettes brutes augmentaient de \$5,464,000 à la suite d'un trafic plus intense, les frais d'exploitation augmentaient de \$18,143,000, ce qui produisit une diminution de \$12,678,000 dans les recettes nettes de 1927.

Le tableau 6 donne une analyse des frais d'exploitation des chemins de fer au cours des quatre dernières années, les chiffres de 1927 indiquant des augmentations considérables, comparativement à 1926, en raison de l'accroissement du trafic, des dépenses encourues par l'entretien du matériel roulant et des voies qui coûtaient considérablement plus cher.

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