

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 78-53 p.c. en 1928. En 1928 les recettes brutes augmentaient de \$64,668,053, à la suite d'un trafic plus intense, les frais d'exploitation augmentaient de \$35,054,990 ce qui produisit une augmentation de \$29,613,063 dans les recettes nettes de 1928.

Le tableau 7 donne une analyse des frais d'exploitation des chemins de fer au cours des quatre dernières années, les chiffres de 1928 indiquant des augmentations considérables, comparativement à 1927, 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 8.

#### 6.—Statistiques des chemins de fer, exercices terminés le 30 juin 1911-1919 et années civiles 1919-1928.

NOTE.—Les informations similaires pour les années 1875-1900 se trouvent dans l'Annuaire de 1916-17, p. 452, et pour 1901-1910, page 601 de l'Annuaire de 1926.

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.
1911.....	25,400	89,716,533	37,097,718	79,884,282	188,733,494	131,034,785	69-63
1912.....	26,727	100,930,271	41,124,181	89,444,331	219,403,753	150,726,540	68-70
1913.....	29,304	113,437,208	46,185,968	106,992,710	256,702,703	182,011,690	70-90
1914.....	30,795	107,895,272	46,702,280	101,393,989	243,083,539	178,975,259	73-63
1915.....	35,582	93,218,479	46,322,035	87,487,838	199,843,072	147,731,099	73-92
1916.....	37,434	111,075,890	43,503,459	100,659,088	261,888,654	180,542,259	68-94
1917.....	38,604	115,797,100	48,103,530	121,916,272	310,771,479	222,890,637	71-72
1918.....	38,484	109,857,560	44,948,638	127,543,687	330,220,150	273,955,436	82-96
1919.....	38,501	103,832,835	43,754,194	116,699,572	382,976,901	341,866,509	89-27
1919 (31 déc.).....	38,663	110,032,735	42,921,809	111,487,838	408,598,361	376,483,093	92-26
1920 ( " ).....	38,976	117,384,819	51,318,422	127,429,154	492,101,104	478,248,154	97-18
1921 ( " ).....	39,363	104,652,167	46,793,251	103,131,132	458,008,891	422,581,205	92-25
1922 ( " ).....	39,360	107,625,144	44,383,620	108,530,518	440,687,128	393,927,406	89-39
1923 ( " ).....	39,665	113,907,613	44,834,337	118,289,604	478,338,047	413,862,818	86-52
1924 ( " ).....	40,061	110,032,735	42,921,809	105,429,355	448,923,877	382,483,908	85-77
1925 ( " ).....	40,352	109,289,865	41,458,084	109,850,925	455,297,288	372,149,656	81-70
1926 ( " ).....	40,352	113,538,876	42,686,166	122,476,822	493,599,754	389,503,452	78-91
1927 ( " ).....	40,572	116,895,751	41,840,550	125,967,439	499,064,207	407,646,280	81-68
1928 ( " ).....	41,024	125,034,253	40,592,792	141,230,026	563,732,260	442,701,270	78-53