

compte capital des chemins de fer est considérablement plus fort que le placement en propriété tangible des chemins de fer à la même date. Cette discordance s'explique en grande partie par le fait que le compte capital, tel que montré dans le tableau 3, comprend les prêts et avances du gouvernement pour couvrir les déficits du Canadien National et les intérêts accumulés et en souffrance sur ces avances, qui, le 31 décembre 1931 atteignaient \$354,173,113, ainsi que l'indique le tableau 22, et lesquels, de 1919 à 1922, avaient atteint environ \$264,000,000. Une autre raison de cette discordance provient de ce que les actions des chemins de fer ne représentent pas un placement réel en propriété tangible.

**5.—Engagements de capital dans les voies et outillage des chemins de fer canadiens, années civiles 1926-31.**

Placements.	1926.	1927.	1928.	1929.	1930.	1931.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Nouv. lignes—						
Chemin.....	10,030,081	14,488,059	30,003,540	37,210,328	24,397,606	20,761,545
Outillage.....	129,645	448,649	351,447	31,125	31,167	632
Général.....	277,356	2,807,259	488,806	869,773	536,602	1,588,103
Totaux.....	10,437,082	17,743,967	30,843,793	38,111,226	24,965,375	22,350,280
Additions et améliorat.—						
Chemin.....	19,515,536	32,188,136	33,682,796	44,445,646	40,885,501	21,704,352
Outillage.....	2,121,625	20,081,275	11,432,446	59,240,026	32,839,021	19,113,108
Général.....	2,387,982	138,644	2,659,759	3,210,802	3,380,533	1,916,857
Non attribué	1,089,943	Cr. 74,948	Cr. 75,020	30,211	Cr. 48,662	69,754
Totaux.....	25,115,086	52,333,107	47,609,981	106,926,685	77,056,393	42,804,071
Non attribué...	Cr.20,649,071 <sup>1</sup>	1,436,902	Cr.12,454,178 <sup>2</sup>	Cr. 8,878,496 <sup>3</sup>	Cr.15,223,021 <sup>4</sup>	Cr. 8,597,547 <sup>5</sup>
<b>Totaux, capital engagé, le 31 décembre....</b>	<b>3,047,270,072</b>	<b>3,118,784,048</b>	<b>3,184,873,644</b>	<b>3,321,033,059</b>	<b>3,407,831,806</b>	<b>3,464,388,610</b>

<sup>1</sup> Comprend un crédit de \$14,944,515 retourné au gouvernement fédéral pour l'achèvement du chemin de fer de la Baie d'Hudson qui n'était pas en exploitation.

<sup>2</sup> Comprend un crédit de \$13,477,505, en raison du transfert de la propriété du Canadien National aux Commissions du Port de Halifax et de Saint John.

<sup>3</sup> Comprend la différence entre le prix d'achat de l'Atlantique, Québec et Western; Kent Northern; Québec, Montréal et Southern et les chemins de fer Québec Oriental et les engagements de capitaux de 1928—un crédit de \$7,198,024; la différence entre l'évaluation de North Alberta et les placements de l'Alberta et Great Waterways; Central Canada; Edmonton, Dunvegan et British Columbia; et les chemins de fer de Pembina Valley, au 30 juin 1929—un crédit de \$5,639,429; un crédit de \$1,869,859 pour le Hereford qui a cessé ses opérations, et les additions et améliorations de propriétés exploitées séparément et autres item non attribués s'élevant à un débit de \$5,828,816.

<sup>4</sup> Crédit de \$18,180,692 pour les rails du Canadien Nord et du Grand Tronc Pacifique enlevés au cours de la guerre pour être posés en France, ainsi que d'autres lignes déséquipées après la consolidation du réseau national.

<sup>5</sup> Comprend un crédit de \$6,928,410 pour transferts d'inventaire, un crédit de \$1,359,261 pour additions et perfectionnements apportés aux propriétés du réseau national exploitées séparément ainsi que divers crédits se chiffrant en tout par \$309,876.

**Résumé des statistiques des transports par chemin de fer.**—Le tableau 6 donne, pour 1911 jusqu'à 1931, 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, parce que les chiffres ont été condensés comme résultat de la fusion des chemins de fer. Le tableau 9, 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 1915, montrent que le volume maximum du mouvement des voyageurs a été atteint en 1919 et le maximum du mouvement des marchandises en 1928. Tant pour les marchandises que pour les voyageurs, le trafic des chemins de fer a