

**5.—Immobilisations dans les voies et outillage des chemins de fer canadiens, années civiles, 1928-33.**

Placements.	1928.	1929.	1930.	1931.	1932.	1933.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Nouv. lignes—						
Chemin.....	30,003,540	37,210,328	24,397,606	20,761,545	3,175,095	195,729
Outillage.....	351,447	31,125	31,167	632	—	12,322
Général.....	488,806	869,773	536,602	1,588,103	371,262	620
<b>Totaux.....</b>	<b>30,843,793</b>	<b>38,111,226</b>	<b>24,965,375</b>	<b>22,350,280</b>	<b>3,546,357</b>	<b>208,671</b>
Additions et améliorat.—						
Chemin.....	33,682,796	44,445,646	40,885,501	21,704,352	3,728,615	3,927,865
Outillage.....	11,432,446	59,240,026	32,839,021	19,113,108	Cr. 4,090,763	Cr. 3,930,692
Général.....	2,659,759	3,210,802	3,380,533	1,916,857	117,254	17,921
Non attribué..	Cr. 75,020	30,211	Cr. 48,662	69,754	Cr. 24,836	92,590
<b>Totaux.....</b>	<b>47,699,981</b>	<b>106,926,685</b>	<b>77,056,393</b>	<b>42,804,071</b>	<b>Cr. 269,730</b>	<b>107,684</b>
Non attribué..	Cr.12,454,178 <sup>1</sup>	Cr. 8,878,496 <sup>2</sup>	Cr.15,223,021 <sup>3</sup>	Cr. 8,597,547 <sup>4</sup>	977,301 <sup>5</sup>	Cr.103,494,638 <sup>6</sup>
<b>Totaux, capital engagé, le 31 décembre.....</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>	<b>3,468,642,538</b>	<b>3,365,464,255</b>

<sup>1</sup> Comprend un crédit de \$13,77,505 pour des propriétés du Canadien-National transférées aux commissions des ports d'Halifax et de Saint-John.

<sup>2</sup> Comprend la différence entre le prix d'achat des chemins de fer Atlantic, Quebec and Western; Kent Northern; Quebec, Montreal and Southern, et les engagements de capitaux de 1928— soit un crédit de \$7,198,024; la différence entre l'évaluation du chemin de fer Northern Alberta et les immobilisations des chemins de fer Alberta and Great Waterways; Central Canada; Edmonton, Dunvegan and British Columbia, et Pembina Valley, au 30 juin 1929—soit un crédit de \$5,639,429; un crédit de \$1,869,859 pour le chemin de fer Hereford dont l'exploitation a été discontinuée, ainsi que des additions et améliorations faites à des propriétés exploitées séparément, et d'autres item non attribués formant un débit de \$5,828,816.

<sup>3</sup> Crédit de \$18,180,692 pour les rails du Canadien-Nord et du Grand-Tronc-Pacifique enlevés pendant la guerre pour être utilisés en France, et pour d'autres lignes déséquipées après l'unification du réseau national.

<sup>4</sup> Comprend un crédit de \$6,928,410 pour transferts de bilan, un crédit de \$1,359,261 pour des additions et des améliorations faites à des propriétés du réseau national exploitées séparément, et divers crédits formant une somme de \$309,876.

<sup>5</sup> Comprend \$2,900,000 pour des transferts de bilan, un crédit de \$179,805 pour des additions et des améliorations faites à des propriétés du réseau national exploitées séparément, et un crédit de \$1,742,894 pour des ajustements dans les immobilisations de lignes exploitées à bail par le Canadien-Pacifique.

<sup>6</sup> Comprend un crédit de \$1,792,204 pour des transferts de bilan du réseau national; un crédit de \$139,806 pour des transferts de bilan, et un crédit de \$40,295 pour des additions et des améliorations faites à ses propriétés exploitées séparément, ainsi qu'un débit de \$14,883,870 pour les immobilisations de ses lignes exploitées à bail qui n'ont pas été indiquées pour les années antérieures; un crédit de \$84,376,267 pour des ajustements dans les dépenses du Canadien-Pacifique jusqu'au 31 décembre 1932, en majeure partie des placements dans des hôtels et des immeubles à bureaux précédemment inscrits comme placements ferroviaires, et un débit de \$2,000 pour une rectification dans les dépenses de ses lignes exploitées à bail et de ses lignes acquises; un crédit de \$32,445,146 pour des ajustements dans les placements du chemin de fer Pacific Great Eastern, et un débit de \$413,210 pour le chemin de fer Winnipeg River non indiqué précédemment.

**Résumé des statistiques des transports par chemin de fer.**—Le tableau 6 donne pour ces dernières années, un résumé statistique du mouvement des marchandises et des voyageurs par chemin de fer et du rapport des frais d'exploitation au total des recettes brutes, continuant une série compilée depuis 1875. Cependant ce tableau a le défaut de ne pas permettre sur toute la ligne la comparaison des statistiques sur les voyageurs et sur les marchandises, parce que les chiffres se sont trouvés réduits par suite de la fusion des chemins de fer. Le tableau 9, sous l'entête "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 été influencé en ces dernières années par l'usage grandissant des automobiles. Le fléchissement est encore plus prononcé depuis 1929, ce qui est attribuable au grand ralentissement de l'activité commerciale.