

fait la comparaison avec les chiffres du tableau 3, on voit que le 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 1934, atteignaient \$459,486,187, ainsi que l'indique le tableau 21. Une autre raison de cette discordance provient de ce que les actions des chemins de fer ne représentent que peu de placements réels en propriété tangible.

5.—Immobilisations dans les voies et outillage des chemins de fer canadiens, années civiles, 1929-34.

NOTA.—Les chiffres de ce tableau ont été révisés depuis la publication de l'Annuaire de 1934-35.

Placements.	1929.	1930.	1931.	1932.	1933.	1934.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Nouv. lignes—						
Chemin.....	37,210,328	24,397,606	20,761,545	3,175,095	195,729	10,901
Outillage.....	31,125	31,167	632	—	12,322	—
Général.....	869,773	536,602	1,588,103	371,262	620	86
Totaux.....	38,111,226	24,965,375	22,350,280	3,546,357	208,671	10,987
Additions et améliorat.—						
Chemin.....	31,724,503	32,249,326	18,985,855	3,592,569	3,927,865	Cr. 5,354,703
Outillage.....	59,240,026	32,839,021	19,113,108	Cr. 4,090,763	Cr. 3,930,692	Cr. 3,494,711
Général.....	3,210,802	3,380,533	1,916,857	117,254	17,921	Cr. 2,811
Non attribué..	30,211	Cr. 48,662	69,754	Cr. 24,836	92,590	Cr. 163,872
Totaux.....	94,205,542	68,420,218	40,085,574	Cr. 405,776	107,684	Cr. 9,016,097
Non attribué....	Cr. 8,878,496 ¹	Cr.15,223,021 ²	Cr. 8,597,547 ³	977,301 ⁴	Cr. 21,017,200 ⁵	22,774,651 ⁶
Totaux, capital engagé, le 31 décembre.....	3,250,046,339	3,328,205,911	3,382,047,218	3,386,165,100	3,365,464,255	3,379,233,796

¹ Comprend la différence entre le prix d'achat des chemins de fer Atlantic, Quebec and Western; Kent Northern; Quebec, Montreal and Southern, et Quebec Oriental, 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.

² 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.

³ 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.

⁴ 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.

⁵ 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 \$1,898,829 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.

⁶ Comprend un crédit de \$908,923 pour des transferts de bilan du Canadien National; un débit de \$39,878 pour des transferts de bilan et un crédit de \$42,032 pour des additions et des améliorations faites à des propriétés du réseau national exploitées séparément; un débit de \$229,533 pour la Maritime Coal Railway and Power Co., dû à des ajustements par des vérificateurs; un débit de \$23,182,495 pour le chemin de fer Toronto Terminals, aussi un débit de \$273,700 pour le chemin de fer Lacombe and Blindman Valley, couvrant des capitaux non indiqués 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