

19.—Trafic du Canadien National (lignes au Canada et aux États-Unis), années civiles 1933 et 1934¹—fin.

Détails.	1933.	1934.
Trafic-marchandises—fin.		
Tonnage total de marchandises (de toutes sortes) transportées un mille....	12,833,405,964	14,594,418,658
Tonnage de marchand. payantes transportées un mille par mille de voie...	484,397	544,722
Tonnage total des march. (toutes sortes) transp. un mille par mille de voie.	538,442	614,196
Moyenne du nombre de tonnes de march. payantes par train-mille.....	516.32	520.74
Moyenne du nombre de tonnes de march. (toutes sortes) par train-mille...	573.92	587.15
Moy. du nomb. de ton. de march. (toutes sortes) par wagon-mille.....	24.34	24.32
Parcours moyen d'un train de marchandises, milles.....	368.22	350.31
Revenu des trains de marchandises par wagon-mille.....	\$ 0.21388	0.21096
Revenu des trains, par train-mille.....	\$ 5.04	5.09
Revenu des trains de marchandises, par mille de voie.....	\$ 4,730.62	5,326.86
Revenu des trains, par tonne.....	\$ 3.58069	3.41172
Revenu des trains, par tonne-mille.....	\$ 0.00972	0.00974

¹ A l'exclusion des lignes électrifiées.² A l'exclusion du service de travail.
Sous-section 1.—Situation financière du réseau Canadien National.*

Situation financière du réseau Canadien National.—Dans le tableau 20, l'expression "lignes canadiennes" comprend le réseau du Canadien Nord, celui du Grand Tronc au Canada, du Grand Tronc Pacifique et des chemins de fer de l'Etat. Les "lignes des États-Unis" comprennent celles connues comme le réseau de la Nouvelle-Angleterre, le Grand Tronc Occidental, le Duluth, Winnipeg & Pacific et le Central-Vermont depuis le 1er février 1930. Le chemin de fer de la Baie d'Hudson est retourné sous le contrôle du gouvernement alors qu'il était en voie de construction et les crédits qui lui sont destinés ne sont pas compris dans les chiffres de 1926 et des années subséquentes.

Les recettes brutes, les frais d'exploitation et les revenus nets paraissant dans le tableau 20 ne se rapportent qu'aux chemins de fer et aux télégraphes commerciaux, mais les déficits comprennent le réseau entier, et aussi les chiffres du réseau électrique Niagara, St. Catharines et Toronto Railway (tramway électrique) et autres chemins de fer exploités séparément, les hôtels, les télégraphes commerciaux, les vaisseaux côtiers et toutes autres exploitations externes.

Jusqu'en 1928 on constate une amélioration marquée sur les résultats de la première année suivant la consolidation (1923), alors que le déficit, y compris les ajustements pour profits et pertes, était de \$54,634,322, mais le fléchissement du trafic en 1932 a tellement réduit les recettes brutes que le déficit, avec l'augmentation du service de la dette, a atteint la somme de \$101,335,074. Il a légèrement diminué en 1933 pour se chiffrer à \$97,651,957 et à \$89,662,354 en 1934.

Les chiffres au tableau 20 sont tirés des comptes des chemins de fer clos le 31 décembre 1934.

* Pour les statistiques détaillées sur l'exploitation et la situation financière du réseau Canadien National au cours de 1934, voir le Rapport annuel du département des Chemins de fer et Canaux, année fiscale terminée le 31 mars 1935, et les Statistiques des chemins de fer, 1934, publiées par le Bureau Fédéral de la Statistique, ainsi que le Rapport annuel du réseau Canadien National.