

**Capital immobilisé.**—La structure financière du Canadien National, modifiée par la loi sur la revision du capital, 1937, a été diminuée de \$262,770,972. Certains détails de cette loi sont expliqués à la page 675. L'excédent du capital nominal indiqué au tableau 4 par rapport aux placements indiqués au tableau 6 s'explique par le fait que le compte capital, tel que montré dans le tableau 4, comprend les prêts et avances du Gouvernement pour couvrir les déficits du Canadien National et que certaines actions des chemins de fer ne représentent que peu de placements réels en propriété tangible. Au cours des dernières années, le compte de placements a été atteint par des annulations pour des lignes abandonnées, par le transfert de propriété à d'autres services d'Etat, etc.

**Recettes et dépenses.**—Les frais d'exploitation des chemins de fer ont augmenté durant 1918, 1919 et 1920, beaucoup plus que les recettes, et le "quotient d'exploitation", ou le rapport des frais d'exploitation aux recettes brutes est passé d'environ 70 p.c. à plus de 90 p.c. et est demeuré élevé par la suite. Le gouvernement des Etats-Unis a pris en main l'exploitation des chemins de fer des Etats-Unis lors de l'entrée de ce pays dans la Grande-Guerre et a augmenté les taux de paye des employés de chemin de fer. Les chemins de fer canadiens ont aussi été obligés de faire des augmentations correspondantes et cette augmentation dans la liste de paye a été le principal facteur de l'augmentation du quotient d'exploitation. Des déclinés dans les recettes sans réductions correspondantes dans les dépenses durant les derniers cinq ans ont aussi maintenu élevé le quotient d'exploitation. Les recettes brutes et les frais bruts d'exploitation de chaque chemin de fer pour 1937 apparaissent au tableau 5.

**6.—Immobilisations dans les voies et outillage des chemins de fer canadiens, années civiles, 1932-37.**

Placements.	1932.	1933.	1934.	1935.	1936.	1937.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Nouv. lignes—						
Voie.....	3,175,095	195,729	10,901	89,713	119,295	2,997,932
Outillage.....	Nil	12,322	Nil	Nil	Nil	Nil
Général.....	371,262	620	86	56	756	54,712
Totaux.....	3,546,357	208,671	10,987	89,657	120,051	3,052,644
Additions et améliorat.—						
Voie.....	3,592,569	3,927,865	Cr. 5,354,703	2,656,051	6,263,284	5,382,065
Outillage.....	Cr. 4,090,763	Cr. 3,930,692	Cr. 3,494,711	Cr. 6,519,191	4,376,334	28,355,161
Général.....	117,254	17,921	Cr. 2,811	5,641	Cr. 78,387	Cr. 6,158
Non attribué.	Cr. 24,836	92,590	Cr. 163,872	53,862	1,608	3,436
Totaux.....	Cr. 405,776	107,684	Cr. 9,016,097	Cr. 3,803,637	10,562,839	33,734,504
Non attribué <sup>1</sup> .....	977,301	Cr. 21,017,200	22,774,651	Cr. 67,902,913	Cr. 17,255,277	Cr.265,358,397
<b>Totaux, capital engagé, le 31 décembre.....</b>	<b>3,386,165,100</b>	<b>3,365,464,255</b>	<b>3,379,233,796</b>	<b>3,307,616,903</b>	<b>3,301,044,516</b>	<b>3,072,473,267</b>

<sup>1</sup> Les détails de cet item sont donnés dans le rapport annuel sur les statistiques des chemins de fer, publié par la branche des Transports et Utilités Publiques du Bureau de la Statistique. Le crédit considérable en 1937 est dû principalement à la loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, expliquée à la page 675.