

Le tableau 17 a été compilé pour montrer la réconciliation des immobilisations et des prêts au réseau Canadien National (y compris les Chemins de Fer de l'Etat canadien) ainsi qu'ils paraissent dans les Comptes Publics pour l'année fiscale terminée le 31 mars 1940, avec la dette envers le Gouvernement fédéral indiquée dans le bilan des chemins de fer le 31 décembre 1939, qui est couverte par les colonnes "Gouvernement fédéral—part du propriétaire", "Actif productif dans les Comptes Publics" et "Affectations pour les Chemins de Fer de l'Etat" dans le tableau 16.

17.—Réconciliation entre les Comptes Publics, le 31 mars 1940, et le bilan du réseau Canadien National, le 31 décembre, 1939

Item	Comptes Publics, 31 mars 1940	Bilan du Canadien National, 31 déc. 1939
	\$	\$
Chemins de fer de l'Etat—		
Dépenses d'établissement.....	388,077,250	Nil
Capital de roulement.....	16,771,981	16,771,981
Chemins de Fer Nationaux du Canada—		
Capital-actions.....	282,012,426	Nil
Part du Gouvernement fédéral.....	Nil	670,088,149
Prêts temporaires.....	51,915,570	45,382,081
Immobilisations diverses et autres comptes.....	121,740	Nil
Totaux.....	738,898,967	732,242,211
Avances additionnelles entre le 31 déc. 1939 et le 31 mars 1940.....	Nil	344,655
Dépenses du Dominion ne figurant pas au bilan du C.N.....	"	6,312,101
Totaux.....	738,898,967	738,898,967

Sous-section 3.—Trafic des chemins de fer

Outre une analyse des statistiques du trafic-voyageur et du trafic-marchandise pour tous les chemins de fer, les opérations et le trafic du réseau Canadien National font le sujet d'une analyse distincte; car le fait d'être contrôlé par le Gouvernement fédéral lui confère un intérêt spécial.

Trafic-voyageur et trafic-marchandise.—La moyenne de parcours effectuée par les transports de marchandises, dans le tableau 18, est la moyenne pour tous les chemins de fer, éliminant ainsi les effets de la fusion des chemins de fer et du transbordement de marchandises entre chemins de fer canadiens. La moyenne de revenu par voyageur augmentait en 1918 et 1919 avec la hausse des tarifs, mais l'augmentation entre 1924 et 1930 est due dans une large mesure à la diminution des voyages sur courtes distances. L'augmentation de la charge moyenne et du revenu d'un train résulte de l'emploi de locomotives plus grandes et plus puissantes.