

4.—Immobilisations dans les voies et outillage des chemins de fer, 1937-42

Immobilisations	1937	1938	1939	1940	1941	1942
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Nouvelles lignes—						
Voie.....	2,997,932	1,946,830	329,739	1,182	Cr. 422,363	74,972
Outillage.....	Nil	Nil	Nil	Cr. 3,500	Nil	Nil
Général.....	54,712	118,316	“	7	3,776	“
TOTAUX.....	3,052,644	2,065,146	329,739	Cr. 2,311	Cr. 418,587	74,972
Additions et améliorations—						
Voie.....	5,380,865	6,522,746	5,855,876	6,659,074	8,786,600	46,537,589
Outillage.....	28,355,161	17,310,743	Cr. 4,452,439	66,340,262	9,566,002	19,603,725
Général.....	Cr. 6,158	63,095	1,665,148	92,198	Cr. 17,112	Cr. 89
Non attribué.....	3,436	Cr. 32,075	Cr. 13	Cr. 17,056	Cr. 265,260	Cr. 11,917
TOTAUX.....	33,733,304	23,864,509	3,068,572	73,074,478	18,070,230	66,129,368
Non attribué.....	Cr. 265,358,397	Cr. 3,685,804	Cr. 2,163,803	Cr. 9,437,903	Cr. 10,052,083	Cr. 4,800,297
Total, Immobilisations au 31 décembre..	3,072,460,924	3,094,704,775	3,095,939,283	3,159,573,547	3,167,173,107	3,228,577,090

¹ Les détails de cet item sont donnés dans le rapport statistique annuel des chemins de fer, publié par la Branche des Transports et Utilités Publiques du Bureau de la Statistique. Le crédit considérable de 1937 est dû principalement à la loi sur la revision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada.
² Comprend \$74,728,521 transportés à réserves pour dépréciation et un crédit de \$34,534,220 virés à primes sur le capital et les obligations.

Recettes et dépenses.—Entre 1917-20, 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 première guerre mondiale 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, qui ont été le principal facteur de l'augmentation du quotient d'exploitation. Des déclin des recettes sans réductions correspondantes des dépenses durant la période de crise ont aussi maintenu élevé le quotient d'exploitation. La période après 1938 montre un violent déclin de ce quotient, qui est dû surtout à la grande augmentation du trafic-marchandises à cause de la guerre, ainsi qu'à un accroissement subséquent des recettes brutes.

5.—Recettes et frais d'exploitation des chemins de fer, 1936-42

Nota.—Les recettes brutes et les frais d'exploitation des années 1875-1914 sont donnés à la p. 452 de l'Annuaire de 1916-17. Les analyses par mille de voie et par train-mille remontent à 1908 seulement et celles de 1908-16 paraissent à la p. 453 de l'Annuaire de 1916-17. Les chiffres correspondants de 1915 à 1925 paraissent à la p. 558 de l'Annuaire de 1941 et de 1926 à 1936, à la p. 594 de l'Annuaire de 1942.

Année	Recettes brutes	Frais d'exploitation	Rapport des dépenses aux recettes	Par mille de voie			Par train-mille payant	
				Recettes brutes	Frais d'exploitation	Recettes nettes	Recettes brutes	Frais d'exploitation
				\$	\$	\$	\$	\$
1936.....	334,768,557	283,345,968	84.64	7,839	6,634 ¹	1,205 ¹	4.012	3.396 ¹
1937.....	355,103,271	300,652,548	84.67	8,316	7,041	1,275	3.992	3.380 ¹
1938.....	336,833,400	295,705,638	87.79	7,888	6,925	963	3.930	3.450 ¹
1939.....	367,179,095	304,373,285	82.89	8,604	7,132	1,472 ¹	4.137	3.429 ¹
1930.....	429,142,659	335,287,503	78.13	10,074	7,870 ¹	2,204 ¹	4.436	3.466
1941.....	538,291,947	408,733,542	75.00	12,673	9,504	3,169	4.772	3.579
1942.....	663,610,570	485,783,584	73.20	15,659	11,463	4,196	5.514	4.036

¹ Révisé depuis la publication de l'Annuaire de 1942.