

5.—Longueur du réseau, capital, recettes et frais d'exploitation des chemins de fer, pendant l'année 1923—fin.

Nom du chemin de fer.	Longueur des voies.	Capital.		Recettes brutes.		Frais d'exploit- ation.	
		milles.	\$	\$	\$	\$	\$
Dominion Atlantic.....	288-36	8,431,000	2,031,334	1,874,116			
Eastern British Columbia.....	14-00	420,000	24,935	64,025			
Edmonton, Dunvegan and British Columbia.....	407-08	12,066,925	890,201	866,541			
Essex Terminal.....	21-00	1,120,000	263,648	191,944			
Esquimalt and Nanaimo.....	199-20	7,332,000	1,614,419	991,840			
Fredericton and Grand Lake.....	31-10	605,000	194,241	121,245			
Greater Winnipeg Water District.....	92-00	1,784,432	81,416	104,204			
Hereford.....	53-06	1,600,000	118,285	249,892			
International Bridge and Terminal Co.....	2-58	300,000	—	—			
Inverness Railway and Coal Co.....	60-91	2,176,546	201,796	262,290			
Kent Northern.....	29-00	53,986	34,184	43,198			
Kettle Valley.....	376-38	15,960,000	1,180,036	1,443,501			
Lacombe and North Western.....	49-39	1,949,015	53,846	56,448			
Lake Erie and Detroit River.....	—	4,400,000	—	—			
Lake Huron and Northern Ontario.....	—	1,190,000	—	—			
Maine Central.....	5-10	88,934	23,631	25,535			
Manitoba Great Northern.....	91-92	2,068,000	49,547	133,191			
Maritime Coal and Ry. Co.....	16-47	3,783,600	135,175	114,238			
Massawippi Valley.....	35-48	800,000	325,244	447,354			
Midland Railway of Manitoba.....	6-40	4,800,000	462,748	620,604			
Montreal and Atlantic.....	184-60	4,265,444	1,815,444	1,708,167			
Morrissey, Fernie and Michel.....	10-85	1,263,000	130,466	111,499			
Napierville Junction.....	28-45	600,000	689,125	379,557			
Nelson and Fort Sheppard.....	54-84	2,846,800	101,870	172,905			
New Brunswick Coal and Ry. Co.....	59-20	—	78,850	108,233			
New Westminster Southern.....	3-72	600,000	—	—			
Ottawa and New York.....	56-81	2,100,000	358,537	495,564			
Pacific Great Eastern.....	361-20	58,678,762	436,049	660,514			
Père Marquette (in Canada).....	199-04	3,000,000	5,449,103	3,574,397			
Quebec Central.....	295-53	11,075,010	3,110,441	2,456,604			
Quebec Oriental.....	100-00	2,226,262	302,243	279,012			
Quebec Ry., Light and Power Co.....	28-60	—	196,521	199,276			
Quebec, Montreal and Southern.....	190-78	7,000,000	680,490	867,102			
Roberval and Saguenay.....	37-00	2,630,000	318,676	235,689			
Rutland and Noyan.....	3-36	200,000	8,578	8,993			
St. Lawrence and Adirondack.....	46-14	2,155,567	1,200,227	892,792			
Sydney and Louisburg.....	79-14	4,008,589	1,732,713	1,564,614			
Témiscouata.....	123-60	4,099,669	464,616	365,718			
Timiskaming and Northern Ontario ¹	371-50	27,511,708	5,179,702	4,188,686			
Thousand Islands.....	6-08	60,000	82,031	56,644			
Toronto, Hamilton and Buffalo.....	99-95	9,792,500	2,910,527	2,098,119			
Van Buren Bridge Co.....	1-07	500,000	—	—			
Vancouver, Victoria and Eastern.....	230-75	23,500,000	837,996	938,327			
Wabash Ry. Co. in Canada.....	—	—	6,016,343	4,517,507			
Total.....	40,093-96	3,264,674,038	478,333,047	413,562,818			

¹Construit et exploité par la Commission gouvernementale d'Ontario.

Tous les réseaux considérés dans leur ensemble ont ramené le coefficient des dépenses d'exploitation de 89.39 p.c. en 1922 à 86.52 p.c. en 1923 et ont vu leurs recettes nettes s'accroître de \$17,715,507; en effet, leurs recettes brutes se sont accrues de \$37,650,919 et leurs dépenses d'exploitation ont augmenté de \$19,935,412. Ils ont transporté presque dix millions de tonnes de marchandises de plus que l'année précédente, les tonnes-milles ont augmenté de 12 p.c., si bien que les transports de marchandises ont fait encaisser \$21,478,331 de plus qu'en 1922. Le nombre des voyageurs transportés s'étant légèrement accru, les recettes provenant de cette source présentent une plus-value de \$12,000,000. L'entretien des voies et ouvrages s'est accru de \$3,613,449; l'entretien du matériel roulant a décreu de \$1,559,232; les dépenses de traction ont coûté en sus \$1,235,215; les frais de transport se sont augmentés de \$14,255,112 et les frais généraux de \$2,390,818. La situation financière est donc infiniment meilleure qu'elle n'était en 1922. Les dépenses ont augmenté, il est vrai, mais les recettes se sont accrues dans une plus grande proportion, grâce à un trafic plus considérable, quoique à tarif réduit, et au plus grand nombre des voyageurs, qui d'ailleurs faisaient de plus longs voyages.