

depuis 1912, date à laquelle notre population était sensiblement moins nombreuse qu'aujourd'hui. Le volume des marchandises transportées en 1924 est également inférieur à celui des années précédentes, en remontant jusqu'à 1916, à l'exclusion toutefois de 1921. Si les gens voyagent moins en chemin de fer, c'est évidemment à cause de la multiplicité des automobiles et de l'excellence de nos routes; quant à la seconde constatation, on peut sans doute en attribuer la cause, dans une certaine mesure, aux transports par camions-automobiles, mais il y a lieu de croire que l'amalgamation des chemins de fer en est la raison principale, puisque les marchandises sont maintenant moins souvent transbordées d'un réseau à un autre. Le tableau 8, sous la rubrique "tonnes de marchandises transportées un mille" donne de plus amples éclaircissements à cet égard.

La statistique des recettes brutes et des dépenses d'exploitation met en lumière les difficultés auxquelles nos compagnies de chemins de fer se sont trouvées aux prises depuis quelques années. Avant la guerre, il était généralement admis qu'à cause des frais énormes nécessités par la construction des voies et l'achat du matériel roulant, les dépenses d'exploitation d'un réseau ne devaient pas excéder environ les deux tiers ou tout au plus 70 p.c. de ses recettes brutes, le surplus de ces recettes étant indispensable tant pour la rémunération du capital investi, soit sous forme d'obligations, soit sous forme d'actions, que pour l'alimentation du fonds de réserve. La relation entre les dépenses d'exploitation et les recettes brutes est appelée "coefficient d'exploitation"; en 1913, le coefficient canadien était de 70.90 p.c. Pendant la guerre la transformation des conditions économiques, notamment la hausse formidable de la main-d'œuvre et du combustible, firent monter de plus en plus ce coefficient jusqu'à ce qu'en 1920, nonobstant l'élévation des tarifs des voyageurs et des marchandises il atteignit 97.18 p.c.; depuis cette date, il a décliné graduellement, néanmoins, en 1923, il était encore de 86.52 p.c. et en 1924 de 85.77 p.c. Cet abaissement est un résultat remarquable, en raison du déclin de la circulation des voyageurs et du transport des marchandises, celui-ci attribuable surtout à la modicité de la récolte de céréales de 1924. Quoique les recettes brutes de 1924 fussent inférieures de \$32,400,000 à celles de 1923, les dépenses d'exploitation ayant été réduites dans des proportions analogues, les recettes nettes des chemins de fer en 1924 (\$63,439,969) ne furent inférieures que de \$1,035,260 à celles de 1923.

Le tableau 6 est une répartition des frais d'exploitation des chemins de fer au cours des quatre dernière années, les chiffres de 1924 témoignant d'économies substantielles sur 1923 dans quatre classes sur cinq, mais les frais de trafic ont augmenté de \$1,058,258. Les recettes et les frais d'exploitation, par mille de voie et par train-mille, sont analysés dans le tableau 7.

##### 5.—Statistiques des chemins de fer, exercices terminés le 30 juin 1901-1919 et années solaires 1919-1924.

NOTA.—Les informations similaires pour les années 1875-1900 se trouvent dans l'Annuaire de 1916-17, p. 452.

Année..	Milles en exploitation.	Milles parcourus par les trains.	Voyageurs transportés.	Marchandises transportées.	Recettes brutes.	Frais d'exploitation.	Relation des dépenses aux recettes.
	nomb.	nomb.	nomb.	tonnes.	\$	\$	p.c.
1901.....	18, 140	53, 349, 394	18, 385, 722	36, 999, 371	72, 898, 749	50, 368, 726	69.06
1902.....	18, 714	55, 729, 856	20, 679, 974	42, 376, 527	83, 666, 503	57, 343, 592	68.54
1903.....	18, 988	60, 382, 920	22, 148, 742	47, 373, 417	96, 064, 527	67, 481, 524	70.25
1904.....	19, 431	61, 312, 002	23, 640, 765	48, 097, 519	100, 219, 436	74, 563, 162	74.40
1905.....	20, 487	65, 934, 114	25, 288, 723	50, 893, 957	106, 467, 198	79, 977, 573	75.12
1906.....	21, 353	72, 723, 482	27, 989, 782	57, 966, 713	125, 322, 865	87, 129, 434	69.52
1907.....	22, 452	75, 115, 765	32, 137, 319	63, 866, 135	146, 738, 214	103, 748, 672	70.70
1908.....	22, 966	78, 637, 528	34, 044, 992	63, 071, 167	146, 918, 314	107, 304, 143	73.04
1909.....	24, 104	79, 662, 216	32, 683, 309	66, 842, 258	145, 056, 336	104, 600, 084	72.11
1910.....	24, 731	85, 409, 241	35, 894, 575	74, 482, 866	173, 956, 217	120, 405, 440	69.22