

## 20.—Trafic du Canadien National (lignes au Canada et aux États-Unis), années 1929 et 1930—fin.

Détails.	1929. <sup>1</sup>	1930. <sup>1</sup>
<b>Trafic des voyageurs—</b>		
Voyageurs payants, transportés.....	16,044,450	14,013,390
Voyageurs payants, transportés un mille.....	1,208,407,851	1,009,434,458
Voyageurs payants, transportés un mille, par mille de voie.....	1,184	1,140
Moyenne de parcours d'un voyageur, en milles.....	75-32	72-03
Moyenne des recettes par voyageur.....	2-065	1-965
Moyenne des recettes par voyageur et par mille.....	0-0274	0-0273
Moyenne du nombre des voyageurs par train-mille.....	50-24	42-85
Moyenne du nombre des voyageurs, par wagon-mille.....	11-42	9-98
Recettes des voyageurs, par wagon-mille.....	0-3133	0-2723
Recettes d'un train de voyageurs, par train-mille.....	2-22	1-92
Revenus d'un train de voyageurs, par mille de voie.....	2,685-57	2,233-59
<b>Trafic des marchandises—</b>		
Tonnes de marchandises payantes, transportées.....	63,840,670	50,411,048
Tonnes de marchandises payantes, transportées un mille.....	17,834,489,701	15,156,633,624
Tonnes de marchandises non payantes transportées un mille.....	2,453,049,725	1,739,252,975
Tonnage total de marchandises (de toutes sortes transportées un mille).....	20,287,539,426	16,895,886,599
Tonnage de marchand. payantes transportées un mille par mille de voie.....	891,335	743,369
Tonnage total des march. (toutes sortes) transp. un mille par mille de voie.....	1,014,677	829,146
Moyenne du nombre de tonnes de march. payantes par train-mille.....	556-59	559-09
Moyenne du nombre de tonnes de march. (toutes sortes) par train-mille.....	633-61	623-60
Moy. du nomb. de ton. de march (toutes sortes) par wagon-mille.....	23-86	24-02
Parcours moyen d'un train de marchandises, milles.....	279-36	300-66
Revenu des trains de marchandises par wagon-mille.....	0-23622	0-23410
Revenu des trains, par train-mille.....	6-27	6-08
Revenu des trains de marchandises, par mille de voie.....	10,046-33	8,081-33
Revenu des trains, par tonne.....	3-12972	3-25046
Revenu des trains, par tonne-mille.....	0-01120	0-01081

<sup>1</sup>Exclusion faite du réseau Central Vermont jusqu'au 1er février, des lignes de l'Est et des lignes électrifiées.

<sup>2</sup>Pour les détails plus complets sur l'exploitation des chemins de fer de l'Etat en 1930, voir le bilan annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice terminé le 31 mars 1931, ainsi que la statistique des chemins de fer 1930, publiée par le Bureau Fédéral de la Statistique et le Rapport Annuel des chemins de fer. <sup>3</sup>A l'exclusion du service de travail.

**Situation financière des chemins de fer de l'Etat.**—Dans le tableau 21, l'expression "lignes canadiennes" comprend le réseau du Canadien Nord, celui du Grand Tronc au Canada, du Grand Tronc Pacifique et des chemins de fer de l'Etat. Les lignes des États-Unis comprennent celles connues comme le réseau de la Nouvelle-Angleterre, le Grand Tronc Occidental, le Duluth, Winnipeg & Pacific et le Central-Vermont depuis le 1er février 1930. Le chemin de fer de la Baie d'Hudson est retourné sous le contrôle du gouvernement alors qu'il était en voie de construction et les appropriations qui lui sont destinées ne sont pas comprises dans les chiffres de 1926. La loi des taux de fret des lignes de l'Est, mentionnée plus haut, a forcé de tenir séparément les comptes de ces lignes depuis le 1er juillet 1927.

Les recettes brutes, les frais d'exploitation et les revenus nets paraissant dans ce tableau ne se rapportent qu'aux chemins de fer à vapeur, sauf que les télégraphes commerciaux dont les chiffres sont compris dans les totaux de 1927, 1928, 1929 et 1930, mais les déficits comprennent le réseau entier, et aussi les chiffres du réseau électrique Niagara, St. Catharines and Toronto Railway et autres chemins de fer exploités séparément, les hôtels, les télégraphes commerciaux, les vaisseaux côtiers et toutes autres exploitations externes.

Jusqu'à 1928 il y a amélioration marquée sur les résultats de la première année après la consolidation (1923) dont le déficit fut de \$51,697,675, mais le fléchissement du trafic de 1930 a tellement réduit les recettes brutes que, avec l'augmentation du service de la dette, le déficit a augmenté de \$46,099,250 en 1929 à \$68,279,770.