

### 7.—Répartition des frais d'exploitation des chemins de fer pour les années civiles 1930-33.

Dépenses.	1930.		1931.		1932.		1933.	
	\$	p.c.	\$	p.c.	\$	p.c.	\$	p.c.
Voies, ponts, viaducs.....	78,035,587	20-50	66,109,521	20-59	50,527,939	19-69	48,226,441	20-69
Matériel roulant.....	82,123,281	21-57	65,132,979	20-29	49,583,336	19-32	47,962,501	20-57
Frais de trafic.....	18,942,728	4-97	17,559,744	5-47	13,233,968	5-15	11,814,750	5-07
Frais de transport.....	183,813,325	48-28	156,468,783	48-74	129,148,955	50-32	112,329,273	48-18
Dépenses diverses.....	17,808,490	4-68	15,754,561	4-91	14,174,177	5-52	12,800,140	5-49
<b>Totaux.....</b>	<b>380,723,411</b>	<b>100-00</b>	<b>321,025,588</b>	<b>100-00</b>	<b>256,668,375</b>	<b>100-00</b>	<b>233,133,108</b>	<b>100-00</b>

### 8.—Recettes et frais d'exploitation des chemins de fer, par mille de voie et par train-mille, pour les exercices terminés le 30 juin 1915-19 et pour les années civiles 1919-33.

Année.	Par mille de voie.			Par train-mille.	
	Recettes brutes.	Frais d'exploitation.	Recettes nettes.	Recettes brutes.	Frais d'exploitation.
	\$	\$	\$	\$	\$
1915 (30 juin).....	5,616	4,152	1,464	2-144	1-585
1916 ( " ).....	6,943	4,823	2,120	2-358	1-623
1917 ( " ).....	8,051	5,774	2,277	2-683	1-925
1918 ( " ).....	8,581	7,119	1,462	3-006	2-494
1919 ( " ).....	9,947	8,879	1,068	3-683	3-292
1919 (31 déc.).....	10,568	9,745	823	3-817	3-520
1920 ( " ).....	12,626	12,270	356	4-192	4-074
1921 ( " ).....	11,636	10,735	901	4-376	4-038
1922 ( " ).....	11,196	10,008	1,188	4-095	3-660
1923 ( " ).....	12,098	10,434	1,664	4-199	3-630
1924 ( " ).....	11,233	9,548	1,685	4-053	3-473
1925 ( " ).....	11,383	9,222	2,161	4-166	3-402
1926 ( " ).....	12,278	9,653	2,625	4-347	3-431
1927 ( " ).....	12,350	10,047	2,303	4-269	3-487
1928 ( " ).....	13,840	10,791	3,049	4-509	3-541
1929 ( " ).....	13,068	10,596	2,472	4-540	3-681
1930 ( " ).....	10,897	9,133	1,764	4-221	3-538
1931 ( " ).....	8,502	7,612	890	3-837	3-435
1932 ( " ).....	6,922	6,055	867	3-609	3-157
1933 ( " ).....	6,365	5,490	875	3-655	3-153

Un résumé analytique des transports commerciaux depuis plusieurs années fait l'objet du tableau 9; entre autres choses, on y voit que la moyenne des recettes par voyageur et par mille a décliné de 3-04 cents en 1921 à 2-29 cents en 1933; en même temps que le nombre moyen des voyageurs occupant un train, qui était de 70 en 1919 et de 64 en 1920, est de 39 en 1933. D'autre part, les recettes provenant du transport des marchandises, qui en 1921 donnaient 1-200 cent par tonne et par mille, sont descendues à 0-955 cent en 1933. On peut également voir dans ce tableau que la moyenne de parcours effectuée par les transports de marchandises a été revisée de façon à donner la moyenne pour tous les chemins de fer, au lieu de chaque chemin de fer séparément, éliminant ainsi les effets de la fusion des chemins de fer et du transbordement des marchandises entre chemins de fer canadiens. Le trafic des voyageurs souffre de la compétition des véhicules automobiles, tant publics que privés, dont il n'existait que 89,944 en 1915, tandis qu'en 1933 on en relève 1,082,957. 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 dans la charge moyenne et dans le revenu d'un train résulte de l'emploi de locomotives plus puissantes.