

Le tableau 18 a été compilé pour montrer la réconciliation des immobilisations et des prêts au réseau Canadien National (y compris les Chemins de Fer de l'Etat canadien) ainsi qu'ils paraissent dans les Comptes Publics pour l'année fiscale terminée le 31 mars 1939, avec la dette envers le Gouvernement fédéral indiquée dans le bilan des chemins de fer le 31 décembre 1938, qui est couverte par les colonnes "Gouvernement fédéral—part du propriétaire", "Actif productif dans les Comptes Publics" et "Affectations pour les Chemins de Fer de l'Etat" dans le tableau 16.

**18.—Réconciliation entre les Comptes Publics, le 31 mars 1939, et le bilan du réseau Canadien National, le 31 décembre, 1938, par rapport aux obligations ferroviaires au Gouvernement fédéral.**

Item.	Comptes Publics, 31 mars 1939.	Bilan du Canadien National, 31 déc. 1938.
	\$	\$
Chemins de fer de l'Etat—		
Dépenses d'établissement.....	388,077,250	388,075,722
Capital de roulement.....	16,771,981	16,771,981
Chemins de Fer Nationaux du Canada—		
Part du Gouvernement fédéral.....	284,612,868	284,612,868
Prêts temporaires.....	24,765,053	48,144,805
Immobilisations diverses et autres comptes.....	121,740	Nil
<b>Totaux.....</b>	<b>714,348,892</b>	<b>737,605,376</b>
Prêts remboursés entre le 31 déc. 1938 et le 31 mars 1939.....	Nil	-40,656,113
Avances additionnelles entre le 31 déc. 1938 et le 31 mars 1939.....	"	17,276,361
Dépenses du Dominion ne figurant pas au bilan du C.N.....	"	123,268
<b>Totaux.....</b>	<b>714,348,892</b>	<b>714,348,892</b>

**Sous-section 3.—Trafic des chemins de fer.**

Outre une analyse des statistiques du trafic-voyageur et du trafic-marchandise pour tous les chemins de fer, les opérations et le trafic du réseau Canadien National font le sujet d'une analyse distincte; car le fait d'être contrôlé par le Gouvernement fédéral lui confère un intérêt spécial.

**Trafic-voyageur et trafic-marchandise.**—Le plus fort volume de trafic-voyageur, tel qu'il est indiqué par les voyageurs transportés sur une distance d'un mille, fut atteint en 1919 et celui du trafic-marchandise, en 1928. Au cours des récentes années le trafic-marchandise aussi bien que le trafic-voyageur, particulièrement ce dernier, ont été affectés par l'augmentation de l'usage des voitures automobiles et cette diminution du trafic a été amplifiée par le déclin général de l'activité commerciale après 1929; mais des améliorations se produisirent en 1934, 1935, 1936 et 1937. En 1938 il y a eu une légère diminution en regard de 1937.

La moyenne de parcours effectuée par les transports de marchandises, dans le tableau 19, est la moyenne pour tous les chemins de fer, éliminant ainsi les effets de la fusion des chemins de fer et du transbordement de marchandises entre chemins de fer canadiens. 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 de la charge moyenne et du revenu d'un train résulte de l'emploi de locomotives plus grandes et plus puissantes.