

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT.

Chemins de fer du gouvernement.

570. Le gouvernement fédéral possède l'Intercolonial, l'embranchement de Winsor et le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard; le développement total de ces lignes étant de 1,397½ milles, savoir :

	Milles.
† Intercolonial	1,154½
Embranchement de Winsor	32
Île du Prince-Edouard	211
	<u>1,397½</u>

Position financière des chemins de fer du gouvernement.

571. L'état suivant donne la position financière de chacun de ces chemins au 30 juin 1892 :—

POSITION FINANCIÈRE DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT EN CANADA, 1892.

CHEMINS DE FER.	Capital payé.	Recettes.	Dépenses.	Profits.	Pertes.	Proportion des dépenses aux recettes.
	\$	\$	\$	\$	\$	
Intercolonial	53,949,934	2,945,442	3,439,377	.....	493,935	116.8
* Emb. de Windsor		33,509	19,514	13,995	.....	58.2
Île du Prince-Ed.	3,750,081	157,443	289,706	.....	132,263	184.0
Total	57,700,015	3,136,394	3,748,597	.....	612,203	119.5

Excédant des dépenses et les causes d'icelles.

572. Les dépenses excédèrent les recettes de \$612,203, soit \$155,172 de moins que l'excédant de 1891. L'excédant des dépenses sur les recettes sur les lignes du gouvernement peut être attribué à deux causes; une d'elles est que l'Intercolonial a été construit pour un motif national et pour l'accommodation du public en général, et dépend beaucoup sur le commerce de l'extérieur passant à travers le pays, car il parcourt des districts à peine établis, et qui prendront nécessairement quelque temps pour se développer. Il s'écoulera également plusieurs années avant que le trafic sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, qui, aussi, a été construit pour l'accommodation des habitants de l'Île, soit suffisant pour couvrir les dépenses. L'autre cause est que, tandis qu'on s'efforce de faire des économies et des profits,

* Entretien seulement.

† Y compris le Prolongement-Est, les chemins de fer d'Oxford et New-Glasgow, et Cap-Breton.