

**Opérations des différentes compagnies.**—Le tableau 4 énumère la longueur du réseau, le capital souscrit, les subsides reçus, les recettes et les frais d'exploitation des chemins de fer du Canada pour l'année terminée le 30 juin 1919. Il en ressort que leurs recettes combinées atteignirent \$382,976,901, soit un excédent sur 1918 de \$52,756,751, ou 15·9 p.c. Les frais d'exploitation en 1919 se sont élevés à \$341,866,509, dépassant le chiffre de 1918 de \$67,911,073 ou 24·7 p.c. Ces dépenses absorbent 89·27 p.c. des recettes brutes, au lieu de 82·96 p.c. en 1918 et 71·7 p.c. en 1917. Le même tableau 4 nous apprend que les subsides en argent encaissés par les compagnies ont atteint \$161,398,698.

**Voyageurs et marchandises.**—Le tableau 5, consacré à l'exploitation des chemins de fer depuis 1901 jusqu'en 1919, nous apprend qu'en 1919 les chemins de fer du Canada ont transporté 43,754,194 voyageurs et 116,699,572 tonnes de marchandises; il y a donc diminution, par rapport à 1918, de 6,983,100 voyageurs, ou 13·7 p.c. et de 10,844,115 tonnes de marchandises, ou 8·5 p.c. La nature des marchandises transportées fait l'objet du tableau 9.

Il résulte du tableau 10 qu'en 1919, le transport, sur un mille, d'une tonne de marchandises, à rapporté 0·962 cents, au lieu de 0·736 cents en 1918 et 0·653 cents en 1916, chiffre le plus bas des dernières années. Un voyageur transporté a payé 2·557 cents en 1919, par chaque mille de parcours, au lieu de 2·122 en 1918. On peut suivre aussi, dans le même tableau, le mouvement ascensionnel du tonnage des trains qui se manifeste depuis quelques années.

**Chemins de fer de l'Etat.**—En exécution de l'une des conditions de la Confédération, le gouvernement de la Puissance entreprit la construction d'une voie ferrée entre l'ancienne province du Canada et les ports de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, sur l'Atlantique, qui sont libres de glace. Ce chemin de fer, connu sous le nom d'Intercolonial fut achevé en 1876. En 1903, le gouvernement fédéral construisit le tronçon oriental du chemin de fer National Transcontinental, c'est-à-dire depuis Moncton, N.-B., jusqu'à Winnipeg, Man., qu'il loua à la compagnie des chemins de fer du Grand Tronc Pacifique pour une période de cinquante ans; cette construction avait coûté jusqu'au 31 mars 1919 la somme de \$165,128,742 (tableau 17). Mais cette compagnie ayant failli à ses obligations, le gouvernement lui-même en entreprit l'exploitation. L'Etat canadien est également propriétaire du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, inauguré en avril 1875. Ainsi, à la date du 31 mars 1918, le gouvernement canadien possédait un réseau d'une longueur totale de 5,150·08 milles, se décomposant ainsi: Intercolonial 2,305·23 milles; St. John et Québec (loué) 127·72 milles; Ile du Prince Edouard 313·82 milles et National Transcontinental 2,403·31 milles. Au 1er juin 1918, plusieurs petits embranchements appartenant à diverses compagnies, situés dans la province du Nouveau-Brunswick, et représentant ensemble 143 milles, furent absorbés par l'Etat, qui se propose de les acquérir. De plus, conformément aux dispositions d'une loi passée en 1917 (7-8 Geo. V, chap. 24) intitulée Loi pour-