

torial, laissant aux gérants régionaux, chefs d'atelier, etc., la responsabilité de l'exécution des détails.

Exploitation du chemin de fer de l'Etat canadien.—La réorganisation du conseil d'administration du chemin de fer de l'État fut effectuée en octobre 1922. Par conséquent, l'année 1923 fut la première année complète de l'exploitation du nouveau réseau de l'État, constitué par les lignes suivantes:—

Chemins de fer du gouvernement canadien, comprenant le chemin de fer Inter-colonial et ses embranchements, le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, le chemin de fer National Transcontinental, le chemin de fer St-John and Quebec (loué) et le chemin de fer de la baie d'Hudson.

Réseau du chemin de fer Canadian Northern, y compris le chemin de fer Halifax and South Western et le chemin de fer Duluth, Winnipeg and Pacific.

Chemin de fer du Grand Trunk Pacific et ses embranchements (en déconfiture);

Chemin de fer du Grand Trunk, embrassant les lignes du Grand Trunk canadien, du Grand Trunk occidental (E.-U.) et du Grand Trunk en Nouvelle-Angleterre.

Toutes les lignes ci-dessus énumérées constituent le réseau des chemins de fer de l'État canadien, possédant au 31 décembre 1923, 21,850·89 milles de voies parcourues par ses trains mus par la vapeur. Ces voies, à concurrence de 20,296·12 milles appartenaient au réseau, 1,448·72 milles sont simplement loués et enfin il n'existe qu'un droit de circulation sur 106·05 milles.

Outre les voies ci-dessus, certaines lignes, soit électriques, soit à vapeur, administrées par la direction du réseau, sont exploitées séparément; ce sont:

Le chemin de fer du Vermont Central (à vapeur), 483·47 milles; le chemin de fer des Mille-Îles (à vapeur) 6 milles.

Lignes électriques du Canadian Northern:—the Toronto Suburban Railway 60·63 milles; Niagara, St-Catharines and Toronto Railway, 61·77 milles; au total 122·40 milles.

Chemin de fer électrique de Montréal et des comtés du sud, 52·18 milles et chemin de fer électrique d'Oshawa 8·81 milles.

Par conséquent la totalité des voies appartenant au réseau, louées ou livrant passage à ses trains, était de 22,523·75 milles, au 31 décembre 1923. On n'a fait entrer dans ce calcul que la voie principale simple, mais il existe en outre 1,203·02 milles de voies doubles, 12·21 milles de voies triples, 7·42 milles de voies quadruples, 6,119·45 milles de voies de garage, de remisage ou de manœuvre et enfin 274·62 milles de voies oisives.

Pour les besoins de l'exploitation et de l'administration, les lignes situées aux États-Unis, à l'ouest de la rivière Détroit, ont été détachées de la région centrale et sont maintenant connues sous le nom de lignes du Grand Tronc occidental, avec quartiers généraux à Détroit. Désormais, la longueur des voies de chacun des différents tronçons s'établit ainsi qu'il suit: région de l'Atlantique 2,760·08; région centrale 7,830·91 milles; lignes du Grand Tronc occidental 991·69 milles; région de l'ouest, 10,268·21.

A l'exclusion des lignes électriques mais en y comprenant le Vermont Central, séparément exploité, les recettes brutes de l'exploitation, en 1923, se sont élevées à \$263,554,436 et les dépenses d'exploitation à \$242,366,974, les recettes nettes de l'exploitation étant de \$21,187,462 au lieu de \$3,993,237 en 1922. Lorsque l'on faisait entrer en ligne de compte la rémunération du capital, les recettes nettes étaient de \$13,364,876. L'intérêt sur le capital s'élevant à \$66,144,226, laissait un déficit de \$52,779,350 au lieu de \$58,696,912 en 1922.