

3.—Main-mise de l'État sur les chemins de fer canadiens.

Chemins de fer de l'État canadien.—Le chemin de fer Intercolonial, dont la construction, achevée en 1876, était l'une des conditions de la Confédération, et le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard inauguré en 1875 ont, de tout temps, appartenu au gouvernement fédéral et ont été exploités par lui. En 1903, le gouvernement fédéral entreprit la construction du tronçon est du chemin de fer national transcontinental, circonscrit entre Moncton et Winnipeg, avec l'intention de le donner à bail à la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc Pacifique pour une durée de 50 ans. Mais lorsque cette construction fut achevée, en 1915, cette compagnie n'étant pas en mesure d'en assurer l'exploitation, le gouvernement lui-même s'en chargea; il dut en même temps prendre à bail l'embranchement du G.T.P. vers la lac Supérieur, lequel, par l'effet de cette déconfiture, se trouvait isolé de la ligne principale. Par la suite, un certain nombre d'autres tronçons furent acquis dans l'est, notamment le New Brunswick and Prince Edward Island railway, qui fait communiquer cette île avec le continent, au moyen de ferry-boats; le chemin de fer Intercolonial, Moncton and Buctouche, Salisbury & Albert, St. Martin's, Elgin & Havelock, York & Carleton, Quebec & Saguenay, Caraquet & Gulf Shore, Lotbinière & Megantic, enfin le Cape Breton Ry. Le St. John & Quebec Railway, au Nouveau-Brunswick, et les Inverness Railway & Coal Company's lines, dans l'île du Cap Breton, sont exploités en vertu d'un bail. Le chemin de fer de la baie d'Hudson qui, à la fin de 1920, possédait 332.5 milles de rails posés, appartient lui aussi au réseau des chemins de fer de l'État et jusqu'à 1926 a été exploité par les directeurs du réseau national. En 1926, à la suite de la décision prise d'en terminer la construction, ce chemin de fer a été replacé sous le contrôle du ministère des Chemins de Fer et Canaux.

Les tableaux 17 et 18, reproduits du rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux, indiquent les dépenses au compte du capital faites par le gouvernement canadien pour les chemins de fer de l'État et les dépenses annuelles de l'exploitation jusqu'au 31 mars 1927. Dans le tableau 17, le coût du pont de Québec (\$21,706,664) et \$18,000 de dépenses diverses, ne sont pas inclus dans le total des dépenses au compte du capital, mais ces chiffres figurent au tableau 18.

17.—Coût de la construction, frais d'exploitation et recettes des chemins de fer de l'État, 1868-1900 et 1901-1927, et avant la Confédération.

NOTA.—Pour les années 1868 à 1900 voir l'Annuaire du Canada de 1916-17, page 455.

Année.	Coût de la construction.	Frais d'exploitation.	Recettes.	Surplus (+) ou déficit (-).
	\$	\$	\$	\$
Avant la Confédération.....	13,881,461	-	-	-
1868-1900.....	114,001,210	81,391,472	73,226,382	- 8,165,090
1901.....	3,922,989	5,739,052	5,213,351	+ 525,671
1902.....	5,386,611	5,861,099	5,918,900	+ 57,891
1903.....	3,083,681	6,474,134	6,584,599	+ 110,465
1904.....	2,619,060	7,599,959	6,627,256	- 972,703
1905.....	6,125,482	8,906,154	7,050,892	- 1,855,262
1906.....	6,102,566	7,893,653	7,950,553	+ 56,900
1907 (9 mois).....	7,174,370	6,328,746	6,509,186	+ 180,440
1908.....	23,684,005	9,595,295	9,534,569	- 60,726
1909.....	29,414,227	9,764,587	8,894,420	- 870,167
1910.....	21,505,976	9,095,904	9,647,964	+ 552,060
1911.....	24,532,466	10,037,879	10,249,394	+ 211,515
1912.....	23,108,806	11,074,853	11,034,166	- 40,687
1913.....	17,375,968	12,499,926	12,442,203	- 57,723
1914.....	21,628,095	13,559,225	13,394,317	- 164,008
1915.....	22,115,664	12,474,484	12,149,357	- 325,097