

18.—Coût de la construction des chemins de fer de l'État jusqu'au 31 mars 1928.

Chemins de fer.	Dépenses.
Chemins de fer de l'État—	\$
Réseau du chemin de fer Intercolonial—	
Canada Eastern.....	819,000
Cape Breton.....	3,860,679
Drummond County.....	1,464,000
Eastern Extension.....	1,324,043
Montreal and European.....	333,043
Oxford and New Glasgow.....	1,949,063
Intercolonial.....	136,826,448
Total, réseau de l'Intercolonial.....	146,577,176
New Brunswick and Prince Edward Island.....	925,267
Prince Edward Island.....	13,276,674
International Railway of New Brunswick.....	2,963,022
Transcontinental et National.....	169,303,830
Moncton et Buctouche.....	293,067
Salisbury et Albert.....	437,648
St. Martin's.....	302,046
Elgin et Havelock.....	135,029
York et Carleton.....	59,749
Québec et Saguenay.....	7,772,911
Caraquet and Gulf Shore.....	711,767
Lotbinière et Mégantic.....	360,008
Cape Breton Railway extension.....	107,647
Chemin de fer de la Baie d'Hudson.....	19,970,117
Canadien National (matériel roulant).....	35,906,043
Canadien National (divers).....	345
Pont de Québec.....	21,706,664
Divers.....	3,862
Total, Réseau de l'État.....	420,812,873
Autres chemins de fer et divers—	
Canadien Nord.....	10,000,000
Annapolis et Digby.....	660,683
European and North American.....	88,363
Nova Scotia.....	208,510
Carleton.....	48,410
Canadien Pacifique.....	62,791,435
Chemin de la Baie d'Hudson—Terminus de Nelson et Churchill.....	7,137,749
Yukon, travaux de Stikine-Teslin.....	283,324
North.....	250,000
Train du gouverneur-général.....	71,539
Divers.....	18,000
Grand total, dépenses au compte capital.....	502,370,886

Consolidation et organisation du réseau Canadien National.¹—Conformément à une loi de 1917 (7-8 Geo. V, c. 24), le gouvernement a acquis le capital-actions du chemin de fer Canadien-Nord, dont le réseau a un parcours de 9,566·5 milles. L'insolvabilité du Grand Tronc Pacifique a conduit à la nomination du ministère des Chemins de fer comme receveur, le 9 mars 1919, et en octobre 1920 ce chemin était versé dans le réseau Canadien National. Le Grand Tronc a été acquis en vertu d'une loi, chap. 13 de la deuxième session de 1919, décrétant que l'indemnité à donner aux actionnaires serait établie par arbitrage. Après la décision des arbitres, on prit les mesures nécessaires pour unifier les différents chemins de fer exploités et contrôlés par le gouvernement. En octobre 1922, le bureau d'administration du Grand Tronc et celui du Canadien Nord furent remplacés par un seul bureau, celui du Canadien National, qui prit l'administration et l'exploitation de tous les chemins de fer du gouvernement canadien. L'unification du Grand Tronc et du Canadien National a été faite en vertu d'un ordre en conseil du 30 janvier 1923 qui a aussi donné force à la loi pour incorporer la compagnie du chemin

¹Pour plus de détails sur l'acquisition du Canadien Nord, du G. T. R. et du G. T. P. R. par le Dominion, voir Annuaire de 1926, pp. 611-613.