

Section 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-Édouard 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 Grand Tronc Pacifique pour une durée de 50 ans. Mais lorsque cette construction fut achevée, en 1915, à cause de conditions surgissant de la guerre, cette compagnie ne se trouva pas en mesure d'en assumer l'exploitation, et le gouvernement lui-même s'en chargea; il dut en même temps prendre à bail l'embranchement du G.T.P. vers le 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 & Prince Edward Island Railway, qui fait communiquer cette île avec le continent au moyen de ferry-boats; les chemins de fer Intercolonial, Moncton & Buctouche, Salisbury & Albert, St. Martin's, Elgin & Havelock, York & Carleton, Quebec & Saguenay, Caraquet & Gulf Shore, Lotbinière & Mégantic, enfin le Cape Breton Ry. Le St. John & Quebec Railway, au Nouveau-Brunswick, et les lignes de l'Inverness Railway & Coal Company, dans l'île 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, appartenait 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. Le terminus de l'est a été transféré de Nelson à Churchill, les traverses et les viaducs ont été renouvelés sur les 332 milles de voie originaire et en avril 1929 la ligne était prolongée jusqu'à Churchill, mais n'était pas encore régagée et ballastée. Le 31 mars 1929, les dépenses totales sur ce chemin de fer atteignaient \$24,169,332 et celles des facilités terminales à Churchill \$3,668,428, sans compter une dépense de \$6,274,218 sur les facilités terminales de Nelson dont une partie a pu être récupérée.

Les tableaux 18 et 19, 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 1929. Dans le tableau 18, 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. Ils sont inclus dans le tableau 19, mais l'éduction y est faite de \$13,475,305, valeur des propriétés des ports de Saint John et d'Halifax qui ont été transférées au ministère de la Marine au cours de la dernière année fiscale.