

## 29.—Coût de la construction des chemins de fer de l'État jusqu'au 31 mars 1929—fin.

Chemins de fer.	Dépenses des années précédentes.	Dépenses, exercice 1929.	Total dépenses.
Chemins de fer de l'État—fin.	\$	\$	\$
St. Martin's.....	302,046	—	302,046
Elgin et Havelock.....	135,029	—	135,029
York et Carleton.....	59,749	—	59,749
Québec et Saguenay.....	7,772,911	—	7,772,911
Caraget and Gulf Shore.....	711,767	—	711,767
Lotbinière et Mégantic.....	380,008	—	380,008
Cape Breton Railway extension.....	107,647	—	107,647
Chemin de fer de la Baie d'Hudson.....	19,976,117	3,389,085	23,359,202
Canadien National (matériel roulant).....	35,906,043	—	35,906,043
Canadien National (matériel).....	345	—	345
Pont de Québec.....	21,706,664	—	1,706,665
Divers.....	3,862	—	3,862
<b>Total, réseau de l'État.....</b>	<b>407,337,567</b>	<b>3,567,677</b>	<b>410,905,244</b>
Autres chemins de fer et divers—			
Canadien Nord.....	10,000,000	—	10,000,000
Annapolis et Digby.....	660,683	—	660,683
European and North American.....	88,363	—	88,363
Nova Scotia.....	208,510	—	208,510
Carleton.....	48,410	—	48,410
Canadien Pacifique.....	62,791,435	—	62,791,435
Chemin de la Baie d'Hudson—Terminus de Nelson et Churchill.....	7,137,749	2,770,478	9,908,227
Yukon, travaux de Stikine-Teslin.....	283,324	—	283,324
North.....	250,000	—	250,000
Train du gouverneur-général.....	71,539	—	71,539
Divers.....	18,000	—	18,000
<b>Grand total, dépenses au compte capital.....</b>	<b>488,895,580</b>	<b>6,338,155</b>	<b>495,233,735</b>

**Consolidation et organisation du réseau Canadien National.**<sup>1</sup>—Conformément à une loi de 1917 (7-8 Geo. V, c. 24), le gouvernement a acquis les 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 ministre 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 de fer Canadien National. Ceci fut suivi d'un ordre en conseil du 5 février 1923 désignant Montréal comme siège social de la compagnie.

**Exploitation des chemins de fer nationaux canadiens.**—Le parcours du réseau du Canadien National, le 31 décembre 1928, est de 19,364.13 milles, ce qui, avec le parcours du réseau de l'Est, de 3,104.36 milles, donne un total de 22,468.49 milles. En y incluant le Central Vermont, 420.76 milles, et le chemin de fer des Mille-Îles, 4.6 milles, contrôlés par le Canadien National mais exploités séparément, le parcours est de 22,893.85 milles. En y ajoutant un parcours de 186.32 milles de lignes électriques, on a un grand total de 23,080.17 milles.

<sup>1</sup> Pour 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.