

de l'Est, 3,332·54, donne un total de 22,903·90 milles. En y incluant le Central Vermont, 420·76, et le chemin de fer des Mille-Iles (4·6 milles), contrôlés par les compagnies constituantes mais exploités séparément, le parcours total est de 23,329·26. En y ajoutant un parcours de 186·52 milles de lignes électriques, on obtient un grand total de 23,515·78 milles.

La loi des taux de transport des Provinces Maritimes (17 Geo. V, chap. 44) effective le 1er juillet 1927 décrète que les comptes des lignes du Canadien National à l'est de Lévis et de Diamond Junction, Québec, soient tenus séparément de ceux du reste du réseau du Canadien National. Ces lignes sont appelées Lignes de l'Est du Canadien National et leur territoire comprend l'Île du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et une partie du Québec comme "territoire préféré". La loi décrète aussi que les taux de fret local ou du fret dirigé vers l'ouest sur ces Lignes de l'Est et le fret sur tout le trajet originant sur ces lignes soit réduit de 20 p.c. Les réductions s'appliquent seulement aux taux sur le réseau de l'Est et non aux chemins de fer en dehors de ce territoire protégé. Les autres chemins de fer en exploitation dans ce territoire protégé ont le droit de faire des réductions similaires dans leurs taux de fret et d'en réclamer la différence à la Commission des Chemins de fer du Canada. Les chemins de fer faisant de telles réductions portent les rabais au compte de leur revenu et par conséquent, celui-ci n'est pas affecté par les changements de taux. La loi pourvoit à ce que tout déficit provenant de l'exploitation de ces lignes soit remboursé par une appropriation spéciale du gouvernement fédéral. Pendant le semestre juillet-décembre 1927 et l'année civile 1928 et 1929, les lignes de l'Est ont subi des pertes de \$931,810, \$2,151,528 et \$2,451,818 respectivement, provenant de ces réductions de taux et le déficit s'est trouvé augmenté de ce montant. Le total payé aux chemins de fer privés en vertu de cette loi a été de \$421,655 pour les six mois et \$828,893 en 1928 et \$811,149 en 1929. Les quatre zones d'exploitation du Canadien National se sont trouvées un peu changées à la suite de la loi des taux de fret des Provinces Maritimes et sont maintenant divisées comme suit: — Les Lignes de l'Est, comprenant la plus grande partie de l'ancienne région de l'Atlantique et les lignes à l'ouest de Lévis et Diamond Junction, un total de 3,332·54 milles; la région du centre, de Lévis et Diamond Junction, à l'est, jusqu'à Port Arthur et Armstrong à l'ouest, y compris la ligne de Portland Maine, E.-U., soit un total de 7,624·31 milles; la région de l'ouest, comprenant toutes les lignes entre Port Arthur et Armstrong avec le Duluth, Winnipeg Pacific, un total de 10,948·27 milles; et le Grand Trunk Western, les lignes dans les Etats de Michigan, Indiana et Illinois, de 991·78 milles.

Le pont de Québec, traversant le St-Laurent en haut de la ville de Québec, dont la travée principale est de 1,800 pieds, la plus longue au monde, et portant une voie ferrée en plus d'un trottoir pour les piétons et une chaussée pour les automobiles, est un des anneaux du réseau Canadien National qui l'exploite comme partie du chemin de fer.

Le tableau 20 donne quelques-unes des plus importantes statistiques sur l'exploitation du chemin de fer Canadien National en 1927 et 1928 (exclusion faite du réseau de l'Est et du Central Vermont, qui paraissent dans un tableau semblable, aux pages 683-4 de l'Annuaire de 1927-28).