

au moyen de ferry-boats; les chemins de fer Intercolonial, Moncton & Bouctouche, Salisbury & Albert, St. Martin's, Elgin & Havelock, York & Carleton, Quebec & Saguenay, Caraquet & Gulf Shore, Lotbinière & Mégantic, le Cape Breton Ry. Le Saint John & Quebec Railway, au Nouveau-Brunswick, et les lignes de l'Inverness Railway & Coal Company, dans l'île Cap Breton, qui étaient exploités en vertu d'un bail, ont été achetés en 1929, ainsi que le Kent Northern, l'Atlantic, Québec & Western, le Québec Oriental et le Québec, Montreal and Southern. Le chemin de fer de la baie d'Hudson qui, à la fin de 1920, comptait 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 lignes réhabilitées et prolongées jusqu'à Churchill. La construction de quais et d'un élévateur à grain fut complétée à temps pour permettre le départ, en septembre 1931, de deux cargaisons de blé à destination de l'Europe. Au 31 mars 1932, le coût de ce chemin de fer était de \$31,194,693, et celui des travaux de terminus à Churchill, de \$11,606,121, sans compter les dépenses de \$6,274,218 sur le terminus de Nelson, dont une partie a été récupérée.¹

Le tableau 18, reproduit du rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux, indique les dépenses au compte du capital faites par le gouvernement canadien pour les chemins de fer de l'État jusqu'au 31 mars 1932.

¹Ces chiffres comprennent les déficits durant l'exploitation et les dépenses formant partie de prêts au comptant au Canadien National et les sommes imputables aux appropriations sous la perception de recettes dans le cas des terminus, outre les dépenses par le gouvernement au compte du capital comme l'indique le tableau 18.

18.—Immobilisations des chemins de fer de l'État jusqu'au 31 mars 1932.

(Du rapport annuel du Ministère des Chemins de Fer et Canaux.)

Réseaux.	Immobilisations, exercice 1932.	Immobilisations globales.
	\$	\$
CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT—		
A. Réseaux exploités par le C.N.R.—		
Système de l'Intercolonial—		
Canada Eastern Railway.....	—	819,000
Cape Breton Railway.....	—	3,860,679
Drummond County Railway.....	—	1,464,000
Eastern Extension Railway.....	—	1,324,043
Montreal and European Railway.....	—	333,943
Oxford and New Glasgow Railway.....	—	1,949,063
Intercolonial Railway.....	Cr. 2,505	122,995,073
Totaux, système de l'Intercolonial.....	Cr. 2,505	132,745,801
New Brunswick and Prince Edward Island Railway.....	—	925,267
Prince Edward Island Railway.....	1,091,296	17,125,076
International Railway of New Brunswick.....	—	2,963,022
National Transcontinental Railway.....	Cr. 59,185	169,259,000
Moncton and Bouctouche Railway.....	—	293,067
Salisbury and Albert Railway.....	—	437,648
St. Martin's Railway.....	—	302,046
Elgin and Havelock Railway.....	—	135,029
York and Carleton Railway.....	—	59,749
Quebec and Saguenay Railway.....	—	7,772,911
Caraquet and Gulf Shore Railway.....	—	711,767
Lotbinière and Mégantic Railway.....	—	360,008
Cape Breton Railway Extension.....	—	107,647
Chemins de fer de l'État (matériel roulant).....	Cr. 23,948	35,882,095
Chemins de fer de l'État (divers).....	—	345
Pont de Québec.....	—	21,706,664
Divers comptes d'ordre.....	—	148
Totaux, réseaux exploités par le C.N.R.....	1,005,658	390,787,290