

Section 3.—Main-mise de l'Etat sur les chemins de fer canadiens.

Chemins de fer de l'Etat 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-Edouard, 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, 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 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; l'International, le Moncton & Bouctouche, le Salisbury & Albert, le St. Martin's, Elgin & Havelock, le York & Carleton, le Québec-Saguenay, le Caraquet & Gulf Shore, le Lotbinière & Mégantic et le Cape Breton Ry. Le Saint John & Quebec Railway, et les lignes de l'Inverness Railway qui étaient exploités en vertu d'un bail, ont été achetés en 1929, ainsi que le Kent Northern, l'Atlantic, Quebec & Western, le Québec Oriental et le Québec, Montral 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'Etat 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 1934, le coût total de ce chemin de fer était de \$32,090,577, et celui des travaux de terminus à Churchill, de \$12,900,635, sans compter les dépenses de \$6,240,201 pour le terminus de Nelson, dont une partie a été récupérée.*

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'Etat jusqu'au 31 mars 1934.

*Ces chiffres du coût total comprennent les déficits de l'opération faite au cours de la construction.

18.—Immobilisations des chemins de fer de l'Etat jusqu'au 31 mars 1934.

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

Réseaux.	Immobilisations, exercice 1934.	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. 469,384	122,635,897
Totaux, système de l'Intercolonial.....	Cr. 469,384	132,386,625