

Le tableau suivant indique le coût total et le coût par mille, réel et spéculatif, des principaux chemins de fer du Canada en 1893. Le coût du matériel roulant est, dans presque tous les cas, compris.

COUT ACTUEL ET COUT SPÉCULATIF DES PRINCIPAUX CHEMINS DE FER EN CANADA, 1893.

CHEMINS DE FER.	Nombre de milles.	COUT SPÉCULATIF.		COUT RÉEL.	
		Total.	Par mille.	Total.	Par mille.
		\$	\$	\$	\$
Cie de chem. de fer et de houille d'Alberta.....	174	1,759,940	10,115	4,691,046	26,960
Canada-Atlantique.....	159	5,713,720	35,935	7,187,355	45,203
Canada Southern.....	379	48,966,360	129,199	35,128,159	92,686
Pacifique Canadien.....	5,785	207,953,050	35,947	297,797,111	51,477
Ontario Central.....	104	882,010	8,481	3,170,000	30,481
Erié et Huron.....	77	1,138,810	14,790	1,318,582	17,124
Esquimalt et Nanaimo.....	78	1,396,960	17,910	2,040,586	38,982
Grand-Tronc.....	3,168	178,650,520	56,392	334,073,611	105,453
‡Intercolonial.....	1,141	30,654,990	26,867	54,918,686	48,132
Kingston et Penbroke.....	113	1,441,240	12,754	5,994,613	53,050
*Manitoba et Nord-Ouest.....	250	2,191,850	8,767	10,910,274	43,641
Pacifique-Nord et Manitoba....	264	2,636,310	9,986	7,542,250	28,569
Jonction de Pontiac et Pacifique	61	437,030	7,164	1,000,828	16,407
Ile du Prince-Edouard.....	211	1,626,900	7,710	3,750,565	17,775
Québec Central.....	154	3,032,940	19,694	8,603,556	55,867
Québec et lac Saint-Jean.....	242	1,808,630	7,474	11,138,749	46,028
Shore Line.....	82	316,010	3,854	1,317,000	16,061
South-eastern.....	201	4,964,960	24,701	6,120,672	30,451
†Windsor et Annapolis.....	133	3,314,160	24,918	§4,359,225	43,161
Total.....	12,776	498,886,390	39,049	802,062,868	62,779

‡ Y compris le Prolongement-Est et le Cap-Breton, mais non le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

\* Y compris le chemin de fer Saskatchewan et de l'Ouest.

† Y compris la jonction Windsor et Cornwallis Valley.

§ Y compris l'embranchement Windsor avec l'Intercolonial.

On verra par la liste ci-dessus qu'il n'y a qu'un chemin de fer dont le coût réel a été moindre que le coût spéculatif, et c'est le Canada Southern. La dépense de la construction et de l'équipement du Grand-Tronc a été plus élevée que celle d'aucun autre chemin, le coût primitif de la ligne-principale ayant été excessif, et le coût réel étant presque le double du coût spéculatif. D'après ce mode de comparaison, le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean devrait être celui dont la construction aurait été la plus dispendieuse, car bien que son coût spécula-