

Caraquet & Gulf Shore, Lotbinière & Mégantic, enfin 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 Quebec, Montréal 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 1931, le coût de ce chemin de fer était de \$31,084,324, et celui des travaux de terminus à Churchill, de \$7,289,953, sans compter les dépenses de \$6,274,217 sur le terminus de Nelson, dont une partie a été récupérée.¹

Les tableaux 18 et 19, reproduits du rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux, indiquent les dépenses au compte du capital faites par le gouvernement canadien pour les chemins de fer de l'Etat et les dépenses annuelles de l'exploitation jusqu'au 31 mars 1931. Dans le tableau 18, le coût du pont de Québec (\$21,706,664) et \$18,000 de dépenses diverses, ne sont pas inclus dans les dépenses au compte du capital. Ils sont inclus dans le tableau 19.

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 19.

18.—Coût de la construction, frais d'exploitation et recettes des chemins de fer de l'Etat, 1868-1900 et 1901-1931, et avant la Confédération.

NOTA.—Du rapport annuel du ministère des Chemins de Fer. Pour les années 1868 à 1915 voir l'Annuaire du Canada de 1916-17, page 455.

Année fiscale.	Coût de la construction.	Frais d'exploitation.	Recettes.	Surplus (+) ou déficit (-).
	\$	\$	\$	\$
Avant la Confédération.....	13,881,461	-	-	-
1868-1900.....	114,091,108	81,391,472	73,226,382	- 8,165,000
1901-1915.....	217,779,966	136,904,921	133,201,248	- 3,703,673
1916.....	21,153,255	19,407,380	18,427,909	- 979,471
1917.....	12,003,650	25,795,917	23,539,759	- 2,256,148
1918.....	34,699,417	33,400,460	27,240,957	- 6,159,503
1919.....	40,193,181	43,889,626	38,013,726	- 5,875,900
1920.....	11,593,148	48,194,710	41,402,061	- 6,792,649
1921.....	5,096,535	43,770,971	36,814,350	- 6,956,621
1922.....	4,553,638	6,326,800	2	- 6,326,800
1923.....	Cr. 1,052,293	5,695,669	2	- 5,695,669
1924.....	315,944	-	-	-
1925.....	Cr. 37,499	-	-	-
1926.....	Cr. 40,580	20,587 ²	-	- 20,587
1927.....	2,828,344	13,832 ²	-	- 13,832
1928.....	3,626,946	-	-	-
1929.....	Cr. 7,137,151	-	-	-
1930.....	6,404,790	-	-	-
1931.....	6,371,031	-	-	-
Total.....	486,324,891¹	-	-	-

¹Moins \$40,000 reçus de la ville de Saint John pour l'embranchement de Carleton, plus le coût du pont de Québec au 31 mars 1930, soit \$21,706,664 et dépenses diverses en 1914 de \$18,000 = \$508,009,555.

²Les recettes ont été déduites des frais d'exploitation.

³Travaux de Port Nelson.