

Prince Edouard, inauguré en avril 1875. Ainsi, à la date du 31 mars 1918, le gouvernement canadien possédait un réseau d'une longueur totale de 5,150.08 milles, se décomposant ainsi: Intercolonial 2,305.23 milles; St. John et Québec (loué) 127.72 milles; Ile du Prince Edouard 313.82 milles et National Transcontinental 2,403.31 milles. Au 1er juin 1918, plusieurs petits embranchements appartenant à diverses compagnies, situés dans la province du Nouveau-Brunswick, et représentant ensemble 143 milles, furent absorbés par l'Etat, qui se propose de les acquérir. De plus, conformément aux dispositions d'une loi passée en 1917 (7-8 Geo. V, chap. 24.) intitulée Loi pourvoyant à l'acquisition par Sa Majesté du capital-actions de la compagnie dite "The Canadian Northern Railway Company", et d'une convention découlant de cette loi, l'Etat fit l'acquisition de la totalité du capital-actions de cette compagnie, à l'exception de cinq de ces actions. Après s'être ainsi assuré le contrôle des opérations du Canada Northern Railway Company, le gouvernement fit la nomination en septembre 1918 d'un nouveau conseil de direction. Par un arrêté ministériel du 20 novembre 1918, ce conseil de direction fut chargé de l'administration de tous les chemins de fer de l'Etat canadien, et investi de tous les pouvoirs que possédait autrefois le gérant général des chemins de fer de l'Etat. Par l'effet d'un autre arrêté ministériel du 20 décembre 1918, tous les réseaux du gouvernement, quoique conservant leur identité propre, prirent le nom de "Chemins de fer Nationaux du Canada". A l'époque de cette acquisition par le gouvernement, le réseau du Canadian Northern avait une longueur de 9,566.5 milles. Plus tard, le chemin de fer Québec et Saguenay, d'une longueur de 62.3 milles, ayant été offert en vente, fut acheté par le gouvernement, dûment autorisé à cette fin, et placé sous la juridiction du bureau des directeurs de the Canadian Northern Railway Company. Le chemin de fer Lotbinière et Mégantic, d'environ trente milles de longueur, fut également acquis par le gouvernement canadien en vertu d'un arrêté ministériel du 1er décembre 1919 et incorporé au réseau de l'Etat. Enfin le chemin de fer de la Baie d'Hudson, dont 334 milles étaient achevés à la fin de 1919, sur une longueur totale de 484 milles, fut lui aussi incorporé au réseau de l'Etat et est partiellement exploité par le bureau de direction de the Canadian Northern Railway.

**Contribution du gouvernement fédéral.**—Depuis 1851 jusqu'au 30 juin 1918, ainsi que le tableau 1 nous l'expose en détail, il a été dépensé \$274,067,049 de fonds publics en aide aux voies ferrées, non compris la construction des deux réseaux primitifs de l'Etat (Intercolonial et Ile du Prince Edouard), dont \$218,714,318 tirés du trésor du gouvernement fédéral, \$37,437,895 payés par les gouvernements provinciaux et \$17,914,836 représentent les subventions municipales. Au cours de l'année 1918, les subsides en argent payés aux chemins de fer se sont montés à \$720,404, provenant exclusivement du trésor fédéral. On trouve dans le tableau 11 que les sommes fournies par le gouvernement fédéral, entre 1901 et 1918, pour le développement et la prospérité des chemins de fer