

voyant 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 424 milles, fut lui aussi incorporé au réseau de l'Etat et est partiellement exploité par le bureau de direction de the Canadian Northern Railway.

Aide gouvernementale accordée aux chemins de fer.—Les chemins de fer du Canada ont été, en grande partie, construits au moyen de l'aide gouvernementale, exprimée sous diverses formes dont les tableaux **12** à **15** nous révèlent la nature et l'étendue. Les principales formes revêtues par cette aide ont consisté en octrois de terre, en subsides en argent, en prêts, en émission de valeurs, en garanties d'obligations et d'intérêts, émanant tant du gouvernement fédéral que des gouvernements provinciaux et des municipalités. On trouvera dans le tableau **12** l'étendue des terres données comme subsides aux compagnies de chemins de fer par les gouvernements fédéral et provinciaux, ainsi que les noms des compagnies bénéficiaires des concessions octroyées par le gouvernement fédéral. Jusqu'au 30 juin 1918, ces terres couvraient une surface de 56,237,383 acres.

Contribution du gouvernement fédéral.—Depuis 1851 jusqu'au 30 juin 1919, ainsi que le tableau **14** nous l'expose en détail, il a été dépensé \$275,163,228 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 \$219,077,163 tirés du trésor du gouvernement fédéral, \$38,171,229 payés par les gouvernements provinciaux et \$17,914,836 représentent les subventions municipales. Au cours de l'année 1919, les subsides en argent payés aux chemins de fer se sont montés à \$720,404, provenant exclusivement