

19.—Coût de la construction des chemins de fer de l'Etat jusqu'au 31 mars 1930—fin.

Chemins de fer.	Dépenses des années précédentes.	Dépenses, exercice 1930.	Total des dépenses.
Chemins de fer de l'Etat—fin.	\$	\$	\$
St. Martin's.....	302,046	-	302,046
Elgin et Havelock.....	135,029	-	135,029
York et Carleton.....	59,749	-	59,749
Québec et Saguenay.....	7,772,911	-	7,772,911
Caraget and Gulf Shore.....	711,768	-	711,768
Lotbinière et Mégantic.....	360,008	-	360,008
Cape Breton Railway extension.....	107,647	-	107,647
Canadien National (matériel roulant)	35,906,042	-	35,906,042
Canadien National (divers).....	345	-	345
Pont de Québec.....	21,706,664	-	21,706,664
Divers.....	3,862	-	3,862
<b>Total, réseau de l'Etat.....</b>	<b>387,546,042</b>	<b>7,963</b>	<b>387,554,005</b>
Autres chemins de fer et divers—			
Canadien Nord.....	10,000,000	-	10,000,000
Annapolis et Digby.....	660,683	-	660,683
European and North American.....	88,363	-	88,363
Nova Scotia.....	208,510	-	208,510
Carleton.....	48,410	-	48,410
Canadien Pacifique.....	62,791,435	-	62,791,435
Chemin de la Baie d'Hudson—Terminus de Nelson et Churchill.....	23,359,202	5,357,693	28,716,895
Yukon, travaux de Stikine-Teslin.....	9,908,227	1,039,134	10,947,361
North.....	283,324	-	283,324
Train du gouverneur-général.....	250,000	-	250,000
Divers.....	71,539	-	71,539
	18,000	-	18,000
<b>Grand total, dépenses au compte capital.....</b>	<b>495,233,735</b>	<b>6,404,790</b>	<b>501,638,525</b>

**Consolidation et organisation du réseau Canadien National.**<sup>1</sup> — Conformément à une loi de 1917 (7-8 Geo. V, c. 24), le gouvernement a acquis le capital-actions du chemin de fer Canadien-Nord, dont le réseau a un parcours de 9,566·5 milles L'insolvabilité du Grand Tronc Pacifique a conduit à la nomination du ministre des Chemins de fer comme receveur, le 9 mars 1919, et en octobre 1920 ce chemin était versé dans le réseau Canadien National. Le Grand Tronc a été acquis en vertu d'une loi, chap. 13 de la deuxième session de 1919, décrétant que l'indemnité à donner aux actionnaires serait établie par arbitrage. Après la décision des arbitres, on prit les mesures nécessaires pour unifier les différents chemins de fer exploités et contrôlés par le gouvernement. En octobre 1922, le bureau d'administration du Grand Tronc et celui du Canadien Nord furent remplacés par un seul bureau, celui du Canadien National, qui prit l'administration et l'exploitation de tous les chemins de fer du gouvernement canadien. L'unification du Grand Tronc et du Canadien National a été faite en vertu d'un ordre en conseil du 30 janvier 1923 qui a aussi donné force à la loi pour incorporer la compagnie du chemin de fer Canadien National (c. 13, 1919). Ceci fut suivi d'un ordre en conseil du 5 février 1923 désignant Montréal comme siège social de la compagnie.

**Exploitation des Chemins de fer Nationaux Canadiens.** — Le parcours du Canadien National, le 31 décembre 1929, y compris le réseau des Etats-Unis, mais à l'exclusion du Central Vermont (qui a été acheté par le Canadien National), et le Northern Alberta (qui est contrôlé conjointement par le Canadien National et le Canadien Pacifique) est de 19,571·36, ce qui, avec le parcours des lignes

<sup>1</sup> Pour plus de détails sur l'acquisition du Canadien Nord, du G.T.R. et du G.T.P.R. par le Dominion, voir Annuaire de 1926, pp. 611-613.