

canadiens, s'élevaient au 30 juin 1918 à \$372,252,310, c'est-à-dire \$153,537,992 dépensés pour les deux premiers réseaux de l'Etat et \$218,714,318 pour les autres lignes. Dans cette dernière somme, sont compris \$4,994,417 versés en 1912 à la compagnie du Grand Tronc Pacifique, en vertu de la clause dite "du matériel", de la convention intervenue entre le gouvernement et la compagnie, laquelle somme a été portée en 1916 à \$6,263,716. Par l'effet de cette clause, le gouvernement est tenu de parfaire la différence entre le prix de vente de certaines obligations et leur valeur au pair. Chaque année, depuis 1886, le gouvernement verse à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une indemnité annuelle de \$10,189,521 en paiement de terres rétrocédées à l'Etat par cette compagnie, qui les avait reçues à titre de subsides. Les chiffres de la troisième colonne, entre les années 1885 à 1909, représentent l'accumulation des sommes payées par le gouvernement fédéral à la province de Québec, d'abord pour l'intérêt à 5 p.c. (soit \$119,700) puis finalement pour le capital de \$2,394,000, prix de vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Ce paiement fut complété en 1909. A partir de 1910, les déboursés comprennent le prêt de \$10,000,000 fait à la compagnie du Grand Tronc Pacifique en vertu de la législation fédérale de 1909 (8-9, Geo. V. Chap. 19). Pendant l'année terminée le 30 juin 1918, le gouvernement fédéral a consenti un prêt de \$25,000,000 à the Canadian Northern Railway Company et un autre prêt de \$2,700,000 à the Grand Trunk Pacific Railway.

Garanties fédérale et provinciales.—Durant les dernières années, la garantie des obligations s'est généralement substituée à toutes les autres formes de subsides et, en 1918, le montant des garanties auxquelles les gouvernements fédéral et provinciaux s'étaient obligés, atteignait \$405,444,992, dont \$189,666,539 pour la part du gouvernement fédéral et \$215,778,453 pour la part des gouvernements provinciaux. Mais sur ces \$405,444,992 d'obligations autorisées, il n'en avait été émis que \$358,488,395, garanties à concurrence de \$342,317,649. Des obligations du Grand Tronc Pacifique, à concurrence de \$33,116,000, achetées par l'Etat, figurent dans le total des garanties consenties, quoique, dans ce cas, cette garantie soit caduque.

Chemin de fer de la Baie d'Hudson.—Il part de Pas, Man., où il se relie au réseau du Canadien Northern Railway et se termine à Port Nelson, sur la Baie d'Hudson, après avoir parcouru 424 milles. Sa construction a été confiée aux entrepreneurs soumissionnaires en août 1911. La totalité du tracé a été ballastée et les rails ont été posés depuis Pas jusqu'à la seconde traversée de la rivière Nelson, aux rapides de Kettle, soit sur une longueur de 334 milles; une ligne télégraphique a été également établie jusqu'au même point. Tous les ponts et viaducs, jusques et y compris celui des rapides de Kettle, ont été achevés; il reste encore deux ponts à construire entre ce point et Port Nelson. Les travaux au terminus de Port Nelson, les docks et l'aménagement du port, sont fort avancés. Jusqu'au 31 mars 1919, cette ligne a coûté \$20,796,445.