

des statuts de 1912) 127.72 milles; chemin de fer de l'île du Prince-Edouard 313.82 milles et chemin de fer National Transcontinental 2,403.31 milles. A ceux-ci vinrent s'ajouter, en vertu d'arrêtés ministériels des 22 mai 1918 et 30 août 1918, les tronçons suivants: Moncton & Buctouche, Elgin & Havelock, chemin de fer de St-Martin, chemin de fer de York & Carleton et chemin de fer de Salisbury & Albert. Plus tard encore, les chemins de fer suivants furent annexés au réseau de l'Etat: Lotbinière & Mégantic, en vertu d'un arrêté ministériel du 1er décembre 1919; Caraquet & Golf Shore, en vertu d'un arrêté ministériel du 10 juin 1920 et le chemin de fer de Cap Breton, en vertu d'un arrêté ministériel du 12 juin 1920. Le chemin de fer de la Baie d'Hudson, dont le parcours doit atteindre 424 milles et qui, à la fin de 1920 possédait 332.5 milles de rails posés, dont 214 milles étaient en exploitation, appartient lui aussi au réseau des chemins de fer de l'Etat et son exploitation est dirigée par le Conseil de Direction du chemin de fer Canadian Northern; jusqu'au 31 mars 1922, sa construction avait coûté \$20,536,106, dont \$14,346,116 pour le chemin de fer proprement dit et \$6,189,990 pour les travaux de son terminus à Port Nelson. Pendant l'année 1921, ses recettes brutes ont atteint \$29,475 et ses dépenses d'exploitation \$101,396, soit un déficit de \$71,921.

Chemin de fer Canadian Northern.—En exécution d'une loi passée en 1917 (7-8 Georges V. chap. 24), intitulée: "Loi pourvoyant à l'acquisition du capital-actions de la compagnie du chemin de fer Canadian Northern" et d'une convention découlant de cette loi, le gouvernement 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 Canadian Northern Railway Company, le gouvernement fit la nomination, en septembre 1918, d'un nouveau conseil de direction. Par décret 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.

Grand Trunk Pacific.—Pendant les années 1916, 1917 et 1918, le gouvernement dut consentir à cette compagnie des avances se totalisant par \$19,639,837, afin de lui permettre de traverser des temps difficiles. Vers la fin de l'exercice budgétaire 1918-19, une somme d'environ \$950,000, reliquat des \$7,500,000 qui lui avaient été votés cette année, restait inemployée. La compagnie désirait se servir de cette somme pour payer l'intérêt dû à ses actionnaires, mais le gouvernement fit prévaloir la théorie que les déficits de l'exploitation auraient priorité sur toutes autres dettes et charges et ne consentit au versement de ces fonds que sous cette condition expresse. La compagnie informa alors le gouvernement qu'elle ne pourrait payer à ses