

l'Etat, qui dirige son exploitation; jusqu'au 31 décembre 1922, sa construction avait coûté \$20,569,266, dont \$14,354,162 pour le chemin de fer proprement dit et \$6,215,104 pour les travaux de son terminus à Port Nelson. Pendant l'année 1922, ses recettes brutes ont atteint \$32,626 et ses dépenses d'exploitation \$57,577, soit un déficit de \$24,951.

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 actionnaires l'intérêt échéant le premier mars 1919, puis le 4 mars, par une communication officielle, la compagnie déclarait qu'il lui serait impossible de continuer l'exploitation du chemin de fer après le 10 mars. Comme il était nécessaire d'éviter toute interruption de cette exploitation, dans l'intérêt des immenses territoires desservis par ce réseau, le ministre des chemins de fer fut nommé syndic, à partir du 9 mars, minuit, et pendant un certain temps le réseau fut exploité distinctement. En octobre 1920, sa direction fut confiée aux chemins de fer de l'Etat et l'année 1921 fut la première année complète de l'exploitation de ce réseau, comme partie intégrale des chemins de fer de l'Etat.

Grand Trunk.—Le désir exprimé par le Grand Trunk d'être affranchi des obligations contractées pour le compte de sa filiale, le Grand Trunk Pacific, conduisit à des négociations, commencées au début de 1918, pour l'achat du Grand Trunk par le gouvernement et son incorporation au réseau de l'Etat. Ces négociations se poursuivirent jusqu'en octobre 1919; elles aboutirent à une loi permettant au gouvernement l'acquisition du réseau du chemin de fer du Grand Trunk (chap. 13 de la deuxième session de 1919). Cette loi réglait les conditions de l'achat des actions privilégiées et ordinaires, dont la valeur devait être déterminée par un arbitrage. Quant à certaines autres émissions, nommément les actions 4 p.c. garanties et les obligations, le gouvernement s'engagea à effectuer le paiement des dividendes et de l'intérêt, à la condition qu'en échange de cette garantie, les actionnaires fissent abandon de leur droit de vote. Ces garanties devaient prendre effet lors de la nomination d'une commission d'exploitation représentant tout à la fois la compa-