

Le 20 janvier 1923, un arrêté en conseil remettait au nouveau Conseil de Direction la gestion et l'exploitation des chemins de fer de l'Etat Canadien nommément désignés: l'Intercolonial, le National Transcontinental, l'embranchement du Lac Supérieur loué de la Compagnie du Grand Trunk Pacifique, le Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, le Chemin de fer de la Baie d'Hudson et tous autres chemins de fer et embranchements appartenant au gouvernement canadien. Cet arrêté en conseil abrogeait celui du 20 novembre 1918, qui avait pourvu à l'exploitation et à la gestion de ces chemins de fer.

L'unification du Grand Trunk et du Canadien National fut opérée par un arrêté en conseil du 30 janvier 1923, conformément aux dispositions de la loi des chemins de fer de l'Etat (chapitre 13, 1919). Enfin, un autre arrêté en conseil du 5 février 1923 établissait à Montréal le siège social du réseau de l'Etat Canadien.

La nouvelle direction, pour faciliter l'exploitation du réseau de l'Etat, l'a partagé en trois tronçons, savoir:

*Région de l'Atlantique:* toutes les lignes des provinces maritimes se prolongeant à l'ouest jusques et y compris Rivière-du-Loup sur l'Intercolonial et jusqu'à Monk exclusivement, sur le Transcontinental; quartiers généraux à Moncton.

*Région Centrale:* Toutes les lignes depuis Rivière-du-Loup et Monk, Qué., jusqu'à Current Junction, sur le Canadian Northern, 2 milles à l'est de Port Arthur et jusqu'à Superior Junction, sur le National Transcontinental, y compris la ligne de Portland et les lignes à l'ouest de la Rivière Détroit; quartiers généraux à Toronto.

*Région de l'Ouest:* Toutes les lignes depuis Current Junction et Superior Junction, Ont., jusqu'au littoral du Pacifique, y compris l'île Vancouver; quartiers généraux à Winnipeg.

Quant à présent, le Vermont Central est exploité comme entité séparée, avec quartiers généraux à St-Albans, Vt.

Dans une communication faite au Parlement, le 27 mars 1923, le Ministre des Chemins de fer annonçait que sir Henry Thornton, président et directeur général des chemins de fer de l'Etat, en prenant possession de ses nouvelles fonctions, vers le premier décembre 1922, avait eu à solutionner trois problèmes essentiels et urgents: 1. Elaborer les directives de la réorganisation; 2. Déterminer les zones d'exploitation et le site, tant du siège social que des quartiers généraux; 3. Choisir ses principaux collaborateurs.

Il fit choix de la méthode dite "organisation divisionnaire renforcée", différente de ce que l'on appelle "organisation compartimentaire". Les fonctionnaires constituant l'exécutif consistent en un président et directeur général et cinq vice-présidents, dont les attributions sont ci-après énumérées:

1. Vice-président dirigeant l'exploitation, la construction et l'entretien.
2. Vice-président chargé des affaires financières.
3. Vice-président s'occupant des questions d'assurance, d'immigration, des terres, des messageries et des télégraphes.
4. Vice-président, directeur du contentieux.
5. Vice-président ayant la gestion du trafic.

Ce personnel semblait à sir Henry Thornton absolument indispensable; il ajoutait même qu'avec l'augmentation du trafic un autre vice-président deviendrait sans doute nécessaire.

En divisant le réseau en trois zones d'exploitation on a voulu donner à chaque région une aussi large mesure d'autonomie et de contrôle local qu'il était possible. On se préoccupe de confiner exclusivement les vice-présidents dans leur rôle direc-