

pany's lines, dans l'île du Cap Breton, sont exploités en vertu d'un bail. 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 est exploité par lui.

*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. En conséquence, 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, qui l'exploitent encore aujourd'hui, mais sans confusion avec les autres lignes, en raison de son état de déconfiture.

*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. Les arbitres désignés furent sir Walter Cassels, surarbitre, sir Thomas White pour le gouvernement et l'honorable W. H. Taft pour le Grand Trunk; leurs opérations commencèrent le premier février 1921. Le compromis créateur de cet arbitrage avait limité à neuf mois, à partir de la date de leur nomination, la durée des travaux des arbitres; ceux-ci ayant été nommés le 9 juillet 1920 auraient dû rendre leur sentence au plus tard le 9 avril 1921.

Leurs travaux n'étant pas achevés à cette date les pouvoirs à eux conférés cessèrent et il fallut recourir à une législation nouvelle pour les faire prolonger.