

*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 Canadien Nord" 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 de la compagnie de chemin de fer Canadien Nord, 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 Canadien Nord avait une longueur de 9,566.5 milles.

*Grand Tronc Pacifique.*—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 de \$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. Un ordre en conseil du 27 mai 1927 a fusionné ce réseau avec celui de l'Etat.

*Grand Tronc.*—Le désir exprimé par le Grand Tronc d'être affranchi des obligations contractées pour le compte de sa filiale, le Grand Tronc Pacifique, conduisit à des négociations commencées au début de 1918 pour l'achat du Grand Tronc 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 Tronc (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. Après de nombreux retards et pourparlers, résumés dans l'Annuaire de 1926, pp. 612-13, les arbitres ont rendu une décision majoritaire, et un appel des actionnaires contre cette décision a été débouté par le comité judiciaire du Conseil Privé le 28 juillet 1922.

*Fusion et réorganisation des chemins de fer de l'Etat.*—La question du Grand Tronc ayant été réglée par voie d'arbitrage, le gouvernement prit les mesures nécessaires pour unifier les différents réseaux lui appartenant. En octobre 1922 les Conseils de Direction du Grand Tronc et du Canadien Nord disparurent, faisant place à un corps unique chargé de la gestion et de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat. L'unification du Grand Tronc 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