

Consolidation et organisation du réseau Canadien National.¹—Conformément à une loi de 1917 (7-8 Geo. V, c. 24), le gouvernement a acquis les capital-actions du chemin de fer Canadien-Nord, dont le réseau a un parcours de 9,566·5 milles. L'insolvabilité du Grand Tronc Pacifique a conduit à la nomination du ministre des Chemins de fer comme receveur, le 9 mars 1919, et en octobre 1920 ce chemin était versé dans le réseau Canadien National. Le Grand Tronc a été acquis en vertu d'une loi, chap. 13 de la deuxième session de 1919, décrétant que l'indemnité à donner aux actionnaires serait établie par arbitrage. Après la décision des arbitres, on prit les mesures nécessaires pour unifier les différents chemins de fer exploités et contrôlés par le gouvernement. En octobre 1922, le bureau d'administration du Grand Tronc et celui du Canadien Nord furent remplacés par un seul bureau, celui du Canadien National, qui prit l'administration et l'exploitation de tous les chemins de fer du gouvernement canadien. L'unification du Grand Tronc et du Canadien National a été faite en vertu d'un ordre en conseil du 30 janvier 1923 qui a aussi donné force à la loi pour incorporer la compagnie du chemin de fer Canadien National (c. 13, 1919). Ceci fut suivi d'un ordre en conseil du 5 février 1923 désignant Montréal comme siège social de la compagnie.

Exploitation des Chemins de fer Nationaux Canadiens.—Le parcours du Canadien National, le 31 décembre 1930, y compris le réseau des Etats-Unis, mais à l'exclusion du Northern Alberta (qui est exploité conjointement par le Canadien National et le Canadien Pacifique) est de 20,425·57, ce qui, avec le parcours des lignes de l'Est, 3,342·39, donne un total de 23,767·96 milles. En y incluant le chemin de fer des Mille-Iles (4·51 milles), contrôlé par la compagnie constituante mais exploité séparément, le parcours total est de 23,772·47. En y ajoutant un parcours de 186·4 milles de lignes électriques, on obtient un grand total de 23,958·87 milles.

La loi des taux de transport des Provinces Maritimes (17 Geo. V, chap. 44) en vigueur depuis le 1er juillet 1927 décrète que les comptes des lignes du Canadien National à l'est de Lévis et de Diamond Junction, Québec, soient tenus séparément de ceux du reste du réseau du Canadien National. Ces lignes sont appelées "Lignes de l'Est" du Canadien National et leur territoire comprend l'île du Prince-Édouard, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et une partie du Québec comme "territoire préféré". La loi décrète aussi que les taux de fret local ou du fret dirigé vers l'ouest sur ces Lignes de l'Est et le fret sur tout le trajet originant sur ces lignes soit réduit de 20 p.c. Les réductions s'appliquent seulement aux taux sur le réseau de l'Est et non aux chemins de fer en dehors de ce territoire protégé. Les autres chemins de fer en exploitation dans ce territoire protégé ont le droit de faire des réductions similaires dans leurs taux de fret et d'en réclamer la différence à la Commission² des Chemins de fer du Canada. Les chemins de fer faisant de telles réductions portent les rabais au compte de leur revenu et par conséquent, celui-ci n'est pas affecté par les changements de taux. La loi pourvoit à ce que tout déficit provenant de l'exploitation de ces lignes soit remboursé par une appropriation

¹Pour plus de détails sur l'acquisition du Canadien Nord, du G.T.R. et du G.T.P.R. par le Dominion, voir Annuaire de 1926, pp. 611-613.