

Consolidation et organisation du réseau Canadien National.*—Conformément à une loi de 1917 (7-8 Geo. V, c. 24), le gouvernement a acquis le 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 séquestre, le 9 mars 1919, et en octobre 1920 ce chemin était joint au réseau Canadien National. Le Grand Tronc a été acquis en vertu d'une loi, chap. 13 des statuts 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 constituant la compagnie du chemin de fer Canadien National et concernant les chemins de fer de l'Etat (c. 13, 1919).

Exploitation des Chemins de fer Nationaux Canadiens.—Le parcours du Canadien National, le 31 décembre 1934, y compris le réseau des Etats-Unis, mais à l'exclusion du Northern Alberta et du Toronto Terminals (qui sont exploités conjointement par le Canadien National et la Canadien Pacifique) est de 23,734·82 milles. En y incluant le chemin de fer des Mille-Iles (4·51 milles) et celui de la Muskegon Railway and Navigation Co. (5·25), contrôlés mais exploités séparément, le parcours total est de 23,744·58 milles. En y ajoutant un parcours de 121·11 milles de lignes électriques, on obtient un grand total de 23,865·69 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. La loi décrète aussi que les tarifs spécifiques de transport des marchandises sur ces lignes soient réduits de 20 p.c. Les autres chemins de fer en exploitation dans ce territoire protégé ont le droit de faire des réductions similaires dans leurs tarifs et d'en réclamer la différence à la Commission des Chemins de Fer du Canada. Les contributions du gouvernement pour couvrir les déficits des lignes de l'Est résultant de ces réductions sont données au tableau 22. Les différences entre les tarifs réduits et les tarifs normaux sont considérées comme des recettes par le réseau National et versées par le gouvernement fédéral. Les sommes payées en vertu des dispositions de la loi aux compagnies privées de chemin de fer se montent à \$421,655, \$828,893, \$811,149, \$861,195, \$669,673, \$508,233, \$611,130 et \$751,155 pour les années 1927-34.

Le système d'exploitation du Réseau National comporte cinq secteurs, savoir secteur de l'Atlantique, embrassant toutes les lignes à l'est de Rivière-du-Loup et Monk (Québec), 3,339 milles; secteur Centre, comprenant le territoire à l'ouest

* Pour 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.