

3.—Main-mise de l'Etat sur les chemins de fer canadiens.

Chemins de fer de l'Etat canadien.—Le chemin de fer Intercolonial, dont la construction, achevée en 1876, était l'une des conditions de la Confédération, et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard inauguré en 1875 ont, de tout temps, appartenu au gouvernement fédéral et ont été exploités par lui. En 1903, le gouvernement fédéral entreprit la construction du tronçon est du chemin de fer national transcontinental, circonscrit entre Moncton et Winnipeg, avec l'intention de le donner à bail à la compagnie du chemin de fer du Grand Trunk Pacific pour une durée de 50 ans. Mais lorsque cette construction fut achevée, en 1915, cette compagnie n'étant pas en mesure d'en assurer l'exploitation, le gouvernement lui-même s'en chargea; il dut en même temps prendre à bail l'embranchement du G.T.P. vers le lac Supérieur, lequel, par l'effet de cette déconfiture, se trouvait isolé de la ligne principale. Par la suite, un certain nombre d'autres tronçons furent acquis dans l'est, notamment the New Brunswick and Prince Edward Island railway, qui fait communiquer cette île avec le continent, au moyen de bateaux transbordeurs; le chemin de fer Intercolonial, Moncton and Buctouche, Salisbury & Albert, St. Martin's, Elgin & Havelock, York & Carleton, Quebec & Saguenay, Caraquet & Gulf Shore, Lotbinière & Megantic, enfin the Cape Breton Ry. The St. John & Quebec Railway, au Nouveau-Brunswick, et the Inverness Railway & Coal Company'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