

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). 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 1933, 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 le Canadien Pacifique) est de 23,750·03 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 par la compagnie constituante mais exploités séparément, le parcours total est de 23,759·79 milles. En y ajoutant un parcours de 121·11 milles de lignes électriques, on obtient un grand total de 23,880·90 milles.

La loi des taux de transport des Provinces Maritimes (17 Geo. V, chap. 44) en vigueur depuis le 1er juillet 1927 décreète 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 décreète 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 et \$611,130 pour les années 1927-33.

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 de ces endroits jusqu'à Port-Arthur et Armstrong, et au sud jusqu'à Portland (Maine), 7,529 milles; secteur Ouest, c'est-à-dire toutes les lignes à l'ouest de Port Arthur et Armstrong, y compris la ligne de Duluth, 11,419 milles; le Grand Trunk Western, toutes les lignes des Etats de Michigan, Indiana et Illinois, 1,008 milles; et, enfin le secteur Central Vermont, allant d'Iberville (Québec) à New London (Connecticut), 455 milles.

Le pont de Québec, qui traverse le St-Laurent en amont de la ville de Québec et dont la travée principale mesure 1,800 pieds et qui porte en plus d'une voie simple, un trottoir pour les piétons et une chaussée pour les automobiles, fait partie du réseau du Canadien National.

Figurent au tableau 19 les principales statistiques relatives au trafic du Réseau National en 1932 et 1933.