

C'est dans ce but qu'une loi fut passée le 3 mai 1921. Elle relevait les arbitres de leur déchéance, stipulait la démission des directeurs anglais du Grand Trunk, leur remplacement par une commission canadienne et l'établissement du siège social au Canada. Les directeurs anglais démissionnèrent le 26 mai; ils furent remplacés par une commission canadienne. Les travaux des arbitres reprirent le premier juin et se terminèrent le 8 juillet. La sentence arbitrale fut rendue le 7 septembre, le surarbitre, sir Walter Cassels, et sir Thomas White décidant que les actions privilégiées et les actions ordinaires de la compagnie du Grand Trunk étaient sans valeur aucune, en raison de la situation financière de cette compagnie, créée par les embarras du Grand Trunk Pacific. L'honorable W. H. Taft n'adopta pas cette manière de voir, concluant que les titres en question représentaient une valeur d'au moins \$48,000,000, car il prétendait que ces actions, privilégiées et ordinaires, recevraient des dividendes dans cinq ans au plus tard. Le compromis permettait de porter en appel la sentence arbitrale, mais sur un point de droit seulement. Etant donné que la majorité des arbitres avait refusé d'entendre les témoignages tendant à déterminer la valeur de remplacement du matériel et de l'aménagement du réseau, un appel fut interjeté devant le comité judiciaire du Conseil Privé, qui le rejeta le 28 juillet 1922.

Fusion et réorganisation des chemins de fer de l'Etat.—La question du Grand Trunk 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 Trunk et du Canadian Northern disparurent, faisant place à un corps unique, présidé par sir Henry Thornton, chargé de la gestion et de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat. L'unification du Grand Trunk et du Canadian 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 en conseil du 5 février 1923 établissait à Montréal le siège social du réseau de l'Etat Canadien.

Exploitation des chemins de fer de l'Etat.—Au 31 décembre 1925, le réseau de l'Etat Canadien (chemins de fer à vapeur) avait une longueur de 22,191·77 milles. En y ajoutant le Central Vermont (493·02 milles) et le chemin de fer des Mille Iles (6 milles), qui en font partie quoique gérés comme entités séparées, cette longueur est portée à 22,690·79 milles. Avec l'addition de 187·12 milles de voies électriques, on obtient un grand total de 22,877·91 milles. Pour les besoins de l'exploitation, le réseau est divisé en quatre tronçons, savoir: Atlantique, comprenant toutes les lignes à l'est de la Rivière-du-Loup et de Monk, Québec; Central, partant des points ci-dessus et se prolongeant jusqu'à Current River (Port Arthur) et Armstrong; Occidental, s'étendant depuis la tête des lacs jusqu'aux rivages du Pacifique; enfin, Américain, circonscrit entre les rivières Détroit et St-Clair, d'une part, et Chicago, d'autre part. Les voies de ces quatre tronçons, dans l'ordre ci-dessus, mesurent respectivement 2,811·93 milles, 7,646·02 milles, 10,742·13 milles, et 991·69 milles. A concurrence de 20,832·42 milles, le réseau appartient en toute propriété à l'Etat; 1,231·23 milles de voies sont louées et l'Etat ne possède qu'un droit de circulation sur 128·12 milles. En 1925, ce réseau s'est allongé de 319·58 milles.

Le pont de Québec, qui enjambe le St-Laurent en amont de la cité de ce nom, avec une arche centrale de 1,800 pieds, la plus grande de son genre, portant une double voie et permettant aussi le passage des piétons, constitue un trait d'union entre les sections du réseau de l'Etat, dont il forme partie intégrante.

Le tableau 19 présente quelques-unes des données statistiques les plus importantes de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat en les années 1924 et 1925.