

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. Comme il était nécessaire d'éviter toute interruption de cette exploitation, dans l'intérêt des immenses territoires desservis par ce réseau, le ministre des chemins de fer fut nommé syndic, à partir du 9 mars, minuit, et pendant un certain temps le réseau fut exploité distinctement. En octobre 1920, sa direction fut confiée aux chemins de fer de l'Etat et l'année 1921 fut la première année complète de l'exploitation de ce réseau, comme partie intégrale des chemins de fer de l'Etat.

*Grand Trunk.*—Le désir exprimé par le Grand Trunk d'être affranchi des obligations contractées pour le compte de sa filiale, le Grand Trunk Pacific, conduisit à des négociations, commencées au début de 1918, pour l'achat du Grand Trunk par le gouvernement et son incorporation au réseau de l'Etat. Ces négociations se poursuivirent jusqu'en octobre 1919; elles aboutirent à une loi permettant au gouvernement l'acquisition du réseau du chemin de fer du Grand Trunk (chap. 17 de la deuxième session de 1919). Cette loi réglait les conditions de l'achat des actions privilégiées et ordinaires, dont la valeur devait être déterminée par un arbitrage. Quant à certaines autres émissions, nommément les actions 4 p.c. garanties et les obligations, le gouvernement s'engagea à effectuer le paiement des dividendes et de l'intérêt, à la condition qu'en échange de cette garantie, les actionnaires fissent abandon de leur droit de vote. Ces garanties devaient prendre effet lors de la nomination d'une commission d'exploitation représentant tout à la fois la compagnie et le gouvernement. Cette commission, qui se composait de C. A. Hayes et S. J. Hungerford, représentant les chemins de fer de l'Etat, W. D. Robb et Frank Scott, représentant le Grand Trunk et était présidée par Howard G. Kelley, du Grand Trunk, se réunissait pour la première fois le 21 mai 1920, à partir de laquelle date la responsabilité du gouvernement commença à courir. Les arbitres désignés furent sir Walter Cassels, sur-arbitre, sir Thomas White pour le gouvernement et l'honorable W. H. Taft pour le Grand Trunk; leurs opérations commencèrent le premier février 1921. Le compromis créateur de cet arbitrage avait limité à neuf mois, à partir de la date de leur nomination, la durée des travaux des arbitres; ceux-ci ayant été nommés le 9 juillet 1920 auraient dû rendre leur sentence au plus tard le 9 avril 1921.

Leurs travaux n'étant pas achevés à cette date, les pouvoirs à eux conférés cessèrent et il fallut recourir à une législation nouvelle pour les faire prolonger. 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 ainsi composée: sir Joseph Flavelle, Toronto; Howard G. Kelley, Montréal; A. J. Mitchell, Toronto; E. L. Newcombe, C.R., Ottawa; et J. N. Dupuis, Montréal. Les