

travaux des arbitres reprirent le premier juin et se terminèrent le 8 juillet. La sentence arbitrale fut rendue le 7 septembre, le sur-arbitre, 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 26 juillet 1922.

Donc, les lignes du Grand Trunk, situées tant au Canada qu'aux Etats-Unis, sont aujourd'hui la propriété de l'Etat canadien et sont exploitées par lui, mais sous une direction distincte, jusqu'à ce que le nouveau conseil de direction des chemins de fer de l'Etat, dont la nomination fut annoncée le 4 octobre 1922, entre en fonctions. Ce nouvel organisme aura la direction et le contrôle de tous les chemins de fer de l'Etat canadien, fusionnés en une seule exploitation.

*Pont de Québec.*—Le pont de Québec a été construit par le gouvernement fédéral, en remplacement de celui qui s'est écroulé en cours de construction, en 1907. La construction des piles et des approches a été commencée en 1909 et celle de la superstructure en 1911. En octobre 1917, ce pont a été ouvert au trafic, quoiqu'il n'ait été entièrement achevé qu'en août 1918. Son inauguration officielle fut faite par Son Altesse Royale le Prince de Galles le 22 août 1919. L'arche principale dépasse en longueur toutes celles existant jusqu'à maintenant, ayant 1,800 pieds de centre en centre des piliers qui la supportent, soit 100 pieds de plus que celle du pont de Forth, en Ecosse. Sa construction avait coûté \$14,831,175 au 31 mars 1921. Ce pont, du genre cantilever, porte une double voie et permet le passage des piétons, mais non celui des voitures. Cet ouvrage constitue un trait d'union entre les réseaux des chemins de fer de l'Etat, dont il forme partie.

*Résumé.*—Au 31 décembre 1921, les chemins de fer de l'Etat canadien avaient 17,338 milles en exploitation. Pendant l'année, leurs recettes brutes se sont élevées à \$126,691,456 et leurs dépenses d'exploitation à \$142,784,357, ce qui représente un déficit de \$16,092,901 pour l'année, comparativement à un déficit de \$36,842,970 pour 1920, soit une amélioration sur 1920 de \$20,750,069. Le réseau du Grand Trunk possède 4,776 milles de voie qui viendront s'ajouter au réseau des chemins de fer de l'Etat, les recettes de son exploitation (y compris celles du Central Vermont Railway, l'une de ses filiales), se sont élevées en l'année 1921 à \$109,097,558 et ses dépenses d'exploitation à \$104,725,040, laissant un revenu net de \$4,372,518, lequel constitue une légère amélioration sur l'année précédente.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Pour les détails de l'exploitation des lignes constituant le réseau de l'Etat en 1921, voir l'état annuel du Ministre des chemins de fer et canaux dans le Hansard du 11 avril 1922.