

gnie 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 31 mai 1920, à partir de laquelle date la responsabilité du gouvernement commença à courir. Les arbitres désignés furent sir Walter Cassels, surarbitre, 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 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. Un arrêté en conseil du 14 août 1922 accepta la démission de Howard G. Kelley, directeur et président de la Compagnie du chemin de fer du Grand Trunk du Canada; Graham A. Bell fut appelé au conseil de direction et W. D. Robb devint vice-président et géant général pendant la période de réorganisation. Le 4 octobre 1922, le Conseil de Direction du Grand Trunk ayant démissionné, un arrêté en conseil nommait de nouveaux directeurs pour la gestion tant du chemin de fer Canadien National que du Grand Trunk. Le 10 octobre, les nouveaux directeurs s'assemblèrent à Toronto et prirent officiellement possession de la direction du Canadien National, remplaçant l'ancienne administration du Canadian Northern, dont la démission avait été acceptée par le ministre des chemins de fer.

Le 19 janvier 1923, la totalité des actions ordinaires et privilégiées de la Compagnie du Chemin de fer du Grand Trunk fut, par arrêté en conseil, placée sous la garde du Ministre des Finances.