

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'État, qui l'exploitent encore aujourd'hui, mais sans confusion avec les autres lignes, en raison de son état de déconfiture.

*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'État. 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. 13 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. 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. 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. Étant 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'État. 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'État (chapitre 13, 1919). Enfin, un autre arrêté en conseil du 5 février 1923 établissait à Montréal le siège social du réseau de l'État Canadien.

**Exploitation des chemins de fer de l'État.**—Au 31 décembre 1924, le réseau de l'État Canadien (chemins de fer à vapeur) avait une longueur de 21,872.19