

Effets de la guerre sur les chemins de fer—Le rapport Drayton-Acworth.

—Avec ces deux nouveaux réseaux et maints embranchements en cours de construction, la longueur des chemins de fer canadiens fut doublée entre 1900 et 1915, passant de 17,657 milles à 34,882 milles. Leurs constructeurs, de même que le gouvernement canadien et l'opinion générale, espéraient que les capitaux et la main-d'œuvre viendraient rapidement d'Europe pour coloniser les étendues ouvertes par les nouvelles voies ferrées et donner à celles-ci un trafic abondant et lucratif, ainsi que cela s'était produit pour le Canadien Pacifique. Au lieu de cela, la guerre survint, le capital et le travail européens furent enrôlés dans cette lutte, l'immigration baissa, en même temps qu'augmentait le coût de l'exploitation, en raison de la disette de main-d'œuvre et de matériel au Canada. Cependant, il fallait payer l'intérêt sur les obligations émises, si bien qu'en 1915 le gouvernement se trouva dans la nécessité de venir en aide aux chemins de fer. En 1916, après un nouveau prêt, consenti tant au Grand Tronc Pacifique qu'au Canadien Nord, une commission fut nommée par décret ministériel du 13 juillet 1916, avec mission d'étudier et définir (1) le problème général des transports; (2) la situation de chacun des trois réseaux transcontinentaux; (3) la réorganisation ou l'acquisition par l'Etat desdits réseaux et (4) enfin, toutes autres questions considérées par la Commission comme entrant dans le cadre de cette enquête. Les membres de cette commission furent originairement Alfred Holland Smith, de New-York, sir Henry Drayton, d'Ottawa, et sir George Paish, de Londres, Angleterre, mais ce dernier ayant démissionné, William M. Acworth fut désigné pour le remplacer. Le rapport présenté par deux membres de cette commission, sir Henry Drayton et M. Acworth, constituant la majorité, a servi de base à la politique subséquente du gouvernement canadien en la matière. Il recommandait l'absorption par l'Etat canadien du Canadien Nord, du Grand Tronc et du Grand Tronc Pacifique, leur exploitation par une commission *ad hoc* comme une entreprise purement industrielle, l'indemnité à attribuer aux actionnaires du Canadien Nord et du Grand Tronc devant être fixée par l'arbitrage.

L'acquisition de ces chemins de fer par l'Etat et les résultats financiers de leur exploitation jusqu'à la fin de 1930 sont décrits dans la section 3 du présent chapitre, pp. 560 à 570.

En 1930 et 1931, le trafic des marchandises et des voyageurs a baissé de mois en mois pour tomber plus bas que jamais. Les recettes accusent par conséquent des fléchissements en proportions alarmantes, et avec l'accroissement des dépenses en immobilisations et en frais fixes, il fallait absolument effectuer des modifications d'ordre financier. Les dividendes du Canadien Pacifique qui étaient de 10 p.c. furent coupés à 5 p.c. pour les deuxième et quatrième trimestres de 1931, et dès janvier de la même année on dut se rendre à l'évidence que le réseau national ne pouvait pas gagner les intérêts payables aux détenteurs de ses obligations en sus d'une somme dépassant \$32,000,000 en intérêts sur les prêts du gouvernement. Afin d'étudier la situation, et, si possible, de remédier à cet état de choses, le gouvernement fédéral nommait, par ordre-en-conseil (C.P. 2910) en date du 20 novembre 1931, une Commission Royale qui, sous la présidence du très honorable Lyman P. Duff, juge de la Cour Suprême du Canada, est à préparer un rapport après un grand nombre d'audiences d'un bout du pays à l'autre.

Section 2.—Statistiques des chemins de fer.

On peut dire que le chemin de fer de Stockton et Darlington, inauguré en Angleterre le 26 septembre 1825, marque le début de l'ère ferroviaire dans l'uni-