

du Winnipeg & Hudson Bay, du Manitoba & South Eastern, de l'Ontario & Rainy River et du Port Arthur, Duluth & Western. Aidé du gouvernement du Manitoba qui désirait établir une concurrence au Canadien Pacifique, le Canadien Nord s'assura ensuite les lignes du Northern Pacific dans la province et en 1902 compléta son réseau entre Winnipeg et Port-Arthur. Dans les dix ans qui suivirent l'ouest agricole se peupla très rapidement et comme l'opinion publique canadienne était très optimiste le Canadien Nord put obtenir du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux des garanties d'obligations lui permettant d'étendre son réseau à l'ouest jusqu'à Vancouver et à l'est jusqu'à Montréal, ce qui complétait le grand projet d'un nouveau transcontinental.

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 1931 sont décrits dans la section 3 du présent chapitre, pp. 675-685.

La Commission royale de 1931.—Les revenus du transport des marchandises et des voyageurs déclinerent tellement en 1930 et 1931 que chaque mois établissait un nouveau bas comparativement au précédent. La diminution de revenu était devenu alarmante en face de l'augmentation des dépenses en capital et en charges fixes; l'état financier des chemins de fer canadiens exigeait un rajustement. Le dividende du Canadien Pacifique fut réduit de 10 p.c. à 5 p.c. le deuxième et le quatrième trimestres de 1931, et de bonne heure en 1931 il devint évident que le Canadien National ne pourrait pas réaliser l'intérêt sur les obligations détenues par le public sans compter les \$32,000,000 d'intérêt qu'il devait sur les avances du