

sur le revenu. Cependant, à cause de l'ouverture de la première guerre mondiale et du resserrement des capitaux à cette époque, le *Canadian Northern*, le *Grand Trunk* et le *Grand Trunk Pacific* ne purent faire face à leurs engagements antérieurs. Cela étant, le gouvernement fédéral chargea une commission royale de faire enquête sur la situation générale des chemins de fer au Canada.

Nommée en 1916 sous la présidence d'A. H. Smith, alors président du *New York Central Railroad*, la commission comprenait sir Henry Drayton, alors président de la Commission des chemins de fer, et A. C. Acworth, un spécialiste des chemins de fer anglais. La commission devait faire rapport de la situation des trois transcontinentaux canadiens, de la réorganisation qu'elle jugeait nécessaire et de la meilleure méthode de procéder s'il fallait que le gouvernement se portât acquéreur d'une ou plusieurs lignes.

En 1917, sir Henry Drayton et A. C. Acworth présentèrent au Parlement leur rapport majoritaire dit Drayton-Acworth dans lequel ils recommandaient au gouvernement de prendre en charge le *Grand Trunk*, le *Grand Trunk Pacific* et le *Canadian Northern* et de les exploiter, avec l'*Intercolonial* et le *National Transcontinental*, comme un seul réseau. La commission en était venue à cette conclusion,—bien qu'elle signalât les objections qu'elle voyait à un réseau exploité par l'État,—parce que la fusion lui semblait la seule façon d'assurer le maintien d'un réseau de transport ferroviaire suffisant, d'éviter de nuire au crédit du Canada et de protéger les placements du gouvernement. A. H. Smith présenta un rapport minoritaire où il différait d'avis.

Le gouvernement accepta le rapport majoritaire de la commission et, en 1917, présenta au Parlement un projet de loi qui donnait suite aux recommandations et autorisait l'État à prendre en charge le *Canadian Northern*. En septembre 1918, le gouvernement nomma un nouveau conseil d'administration chargé de l'exploitation du *Canadian Northern*. En novembre 1918, l'administration des chemins de fer du gouvernement canadien fut confiée au conseil d'administration du *Canadian Northern* et en décembre de la même année l'emploi du nom collectif "Chemins de fer Nationaux du Canada" fut aurotisé.

A cause des relations mutuelles qui existaient entre le *Grand Trunk* et le *Grand Trunk Pacific*, une enquête plus approfondie s'imposait avant de pouvoir fondre ces deux chemins de fer avec le nouveau réseau. Des négociations furent entamées avec le *Grand Trunk* afin de déterminer les modalités de l'achat de ses biens par le gouvernement.

En février 1919, le *Grand Trunk* donna avis au gouvernement qu'il cesserait d'exploiter le *Grand Trunk Pacific* après le 10 mars. Aussi le gouvernement nomma-t-il le ministre des Chemins de fer administrateur du *Grand Trunk Pacific*. En 1920, l'administration en fut confiée au conseil d'administration du *Canadian Northern* qui l'exploita à titre de syndic jusqu'à son achèvement le 27 mai 1927 alors que la direction en fut dévolue aux chemins de fer Nationaux du Canada.

C'est en octobre 1919 qu'intervint l'accord définitif au sujet de l'acquisition des biens du *Grand Trunk* par le gouvernement qui chargea une commission d'arbitrage d'estimer la valeur des actions privilégiées et ordinaires du chemin de fer. Un conseil d'administration, sous la présidence de sir Joseph Flavelle, a exploité le chemin