

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 peuplait 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 nouvelles lignes transcontinentales 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 et le peuple canadiens, 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 mis à réquisition 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. Le rapport majoritaire présenté par deux membres de cette commission, sir Henry Drayton et M. Acworth, 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 arbitrage.

L'acquisition de ces chemins de fer par l'Etat et les résultats financiers de leur exploitation jusqu'à la fin de 1933 sont décrits dans la section 3 du présent chapitre, pp. 727-731.

**La Commission royale de 1931.**—Les revenus du transport des marchandises et des voyageurs déclinèrent tellement en 1930 et 1931 que chaque mois établissait un nouveau bas comparativement au précédent. La diminution de revenu était devenu alarmante, et 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 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 gouvernement. Dans le but d'étudier la question et si possible de lui trouver des remèdes, le gouvernement du Dominion nomma une Commission Royale sous la présidence du très-honorable L. P. (aujourd'hui Sir Lyman) Duff, juge de la Cour Suprême du Canada qui siègea dans toutes les parties du pays et le 13 septembre 1932 elle soumit son rapport, dont un résumé est donné dans l'Annuaire de 1933, pages 659-660. Au cours de la session suivante le parlement fédéral a donné suite au rapport de la Commission par l'adoption de la loi portant titre "Loi du National Canadien et Pacifique Canadien (chap. 33), 1933".

D'après cette loi l'ancien Bureau de direction du National Canadien est remplacé par un bureau de trois régisseurs dont le président ne doit occuper aucune autre position.

Les membres sont nommés pour cinq ans et ne peuvent être démis que pour cause et après une adresse du Sénat et de la Chambre des Communes. Les décisions de la majorité, qui doit toujours comprendre la voix du président, dominent. Les régisseurs doivent soumettre chaque année des estimations de leurs besoins au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Finances et les déficits en revenu ne doivent pas être capitalisés. Les régisseurs doivent aussi présenter au Parlement