

nouvelles voies ferrées et donner à celles-ci un trafic abondant et lucratif, ainsi que cela s'était produit pour le chemin de fer Canadien du Pacifique. Au lieu de cela, la guerre survint, le capital et le travail européen 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 aux actionnaires l'intérêt sur les valeurs 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 Trunk Pacific qu'au Canadian Northern, 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 des dits 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 des 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 Canadian Northern, du Grand Trunk et du Grand Trunk Pacific, leur exploitation par une commission *ad hoc* comme une entreprise purement industrielle, l'indemnité à attribuer aux actionnaires du Canadian Northern et du Grand Trunk devant être fixée par voie d'arbitrage.

Étatisation des chemins de fer canadiens.

Chemins de fer de l'Etat canadien.—Le chemin de fer Intercolonial, dont la construction, achevée en 1876, était l'une des conditions de la Confédération, et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard inauguré en 1875 ont, de tout temps, appartenu au gouvernement fédéral et ont été exploités par lui. En 1903, le gouvernement fédéral entreprit la construction du tronçon est du chemin de fer national transcontinental, circonscrit entre Moncton et Winnipeg, avec l'intention de le donner à bail à la compagnie du chemin de fer du Grand Trunk Pacific pour une durée de 50 ans. Mais lorsque cette construction fut achevée, en 1915, cette compagnie n'étant pas en mesure d'en assurer l'exploitation, le gouvernement lui-même s'en chargea—le coût de cette construction au 31 décembre 1922 s'élevait à \$169,090,122. A la date du 31 mars 1918, les chemins de fer de l'Etat canadien comprenaient 5,150.08 milles de voies ferrées ainsi réparties: chemin de fer Intercolonial 2,305.23 milles; chemin de fer St-John & Québec (loué en vertu des dispositions du chapitre 49 des statuts de 1912) 127.72 milles; chemin de fer de l'île du Prince-Edouard 313.82 milles et chemin de fer National Transcontinental 2,403.31 milles. A ceux-ci vinrent s'ajouter, en vertu d'arrêtés ministériels des 22 mai 1918 et 30 août 1918, les tronçons suivants: Moncton & Buctouche, Elgin & Havelock, chemin de fer de St-Martin, chemin de fer de York & Carleton et chemin de fer de Salisbury & Albert. Plus tard encore, les chemins de fer suivants furent annexés au réseau de l'Etat: Lothbinière & Mégantic, en vertu d'un arrêté ministériel du 1er décembre 1919; Caraquet & Golf Shore, en vertu d'un arrêté ministériel du 10 juin 1920 et le chemin de fer de Cap Breton, en vertu d'un arrêté ministériel du 12 juin 1920. Le chemin de fer de la Baie d'Hudson, dont le parcours doit atteindre 424 milles et qui, à la fin de 1920 possédait 332.5 milles de rails posés, dont 214 milles étaient en exploitation, appartient lui aussi au réseau des chemins de fer de