

années et ensuite 3 p.c. du coût de la construction pendant les 43 autres années. Le tronçon ouest du chemin de fer, c'est-à-dire entre Winnipeg et Prince Rupert, devait être construit par le Grand Trunk, le gouvernement garantissant l'intérêt des obligations émises, à concurrence de 75 p.c. du coût de la construction, lequel coût ne devait pas excéder \$13,000 par mille dans la zone des prairies et \$30,000 par mille dans la zone montagneuse. Cette proposition fut acceptée et l'on commença bientôt la construction de cet immense réseau.

#### **Effet 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 35,582 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 chemin de fer Canadien du 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 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 Northern Canadian, 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.

L'acquisition de ces chemins de fer par l'Etat et les résultats financiers de leur exploitation jusqu'à la fin de 1924 font l'objet d'un article spécial "Les chemins de fer de l'Etat Canadien" pages 612 à 617 de ce volume, englobant les tableaux 19, 20 et 21, traitant respectivement des modalités de l'exploitation, des recettes et des dépenses, et du grossissement de la dette des chemins de fer tant envers le public qu'envers le gouvernement.

## **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'univers. Un siècle seulement s'est écoulé depuis lors, et les voies ferrées affectées à la circulation des chemins de fer dans tous les pays du monde avaient, en 1924, une longueur appro-