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'État 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'État 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'État et les résultats financiers de leur exploitation jusqu'à la fin de 1927 font l'objet d'un article spécial "Les chemins de fer de l'État Canadien" pages 669 à 677 de ce volume, englobant les tableaux traitant 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.

Section II.—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 dans tous les pays avaient, en 1926, une longueur approximative de 752,434 milles, dont 289,383 milles directement exploités par les différents gouvernements. De cet énorme total, à peu près un tiers, soit 248,671 milles, se trouvait aux États-Unis. Les autres pays ne suivaient que de fort loin se plaçant dans l'ordre suivant: Canada, second, avec 40,236 milles (sans compter 336 milles de chemins canadiens aux États-Unis); Inde anglaise, troisième, avec 39,049 milles; Allemagne, 34,811 milles; France, 33,197 milles; Russie d'Europe, 35,659 milles; Australie, 25,683 milles; Grande-Bretagne, 24,342 milles; Argentine, 23,429 milles; Brésil, 19,043 milles; Mexique, 16,443 milles.¹ Entre tous les pays, le Canada était celui dont le réseau est le plus étendu par rapport à sa population, soit un mille de voie ferrée pour 234 âmes.

La longueur du réseau ferroviaire canadien est indiquée d'année en année, depuis 1835 jusqu'en 1927 dans le tableau 1; on y voit que la première grande période d'activité de construction des chemins de fer se place entre 1850 et 1860, les voies passant alors de 66 milles à 2,065 milles; puis, un arrêt entre 1860 et 1870; une seconde période de développement entre 1870 et 1890, suivie d'un état presque stationnaire entre 1890 et 1900; enfin, une troisième période de construction à outrance entre 1900 et 1915, après quoi les opérations se ralentissent. Le tableau 2 nous fait connaître la longueur du réseau dans les différentes provinces au cours des dernières années.

¹De "Slason Thompson's Railway Statistics of the United States of America, 1927", pp. 50-52.