

qui ne devait pas dépasser \$13,000 par mille dans la section des prairies et \$30,000 par mille dans la section des montagnes. Le Grand Tronc accepta de mauvais gré cette proposition et c'est ainsi que commença la construction du Transcontinental National et du Grand Tronc Pacifique.

*Le troisième transcontinental—Le Canadien Nord.*—Le troisième transcontinental, le Canadien Nord, a son commencement en 1896 quand Mackenzie & Mann terminèrent un tronçon de 125 milles pour la Lake Manitoba Railway and Canal Co., incorporée en 1889. Plus tard, les mêmes entrepreneurs acquirent la charte du Winnipeg & Hudson Bay, du Manitoba & South Eastern, de l'Ontario & Rainy River et du Port Arthur, Duluth & Western. Aidé du gouvernement du Manitoba qui désirait établir une concurrence au Canadien Pacifique, le Canadien 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, et le mouvement espéré ne se réalisa pas. 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 1937 sont décrits dans la dernière partie de la sous-section 2, pp. 665-673.

*La Commission Royale de 1931.*—Les revenus du transport des marchandises et de voyageurs déclinèrent tellement en 1930 et 1931 que chaque mois établissait un nouveau bas comparativement au précédent. La diminution de revenu était devenue 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. Dans