

tion, la longueur des chemins de fer canadien 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 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 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.

Main-mise de l'Etat sur les 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 1923 s'élevait à \$170,109,281. 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-Jean & 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 & Have-lock, chemin de fer 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: Lotbinière & Mégantic, en vertu d'un arrêté ministériel du 1er décembre 1919; Caraquet & Gulf Shore, en vertu d'un arrêté ministériel du