

d'emprunt municipal afin d'avancer aux municipalités des sommes d'argent qui seraient dépensées sur des travaux publics. Les chemins de fer étaient les principaux emprunteurs d'après cet acte, et sur un vote populaire des résidents, ils pouvaient obtenir l'argent requis des municipalités, qui, à leur tour, pouvaient en obtenir de ce fonds en payant 6 pour 100 d'intérêt et 2 pour 100 de fonds d'amortissement pour un terme d'années, alors que l'intérêt et le principal devraient être payés. Les municipalités s'attendant à faire de bons profits sur leurs placements, s'empressèrent de souscrire l'obligation temporaire à 8 pour 100 et lorsque les chemins de fer ne payèrent rien du tout, elles se trouvèrent cruellement désappointées. De fait, aucun de ces fonds d'emprunt municipaux ne reçut un centin des chemins de fer, et les municipalités se trouvèrent sérieusement compromises. La ville de Brockville, avec ses 4,000 habitants perdit \$40,000 sur le chemin de fer Brockville et Ottawa, Port-Hope et Cobourg, chacune avec une même population que Brockville, firent des avances de \$680,000 et \$500,000 respectivement aux petits chemins de fer ayant leur terminus dans ces villes, seulement à sept milles de distance l'un de l'autre et se faisant compétition pour le même trafic. Le résultat fut la diminution de valeur de la propriété et la diminution de demandes de placements dans ces villes.

Cette baisse générale rendit impopulaire la construction des chemins de fer. De là, le long intervalle qui a précédé la construction des nouvelles lignes, antérieurement à la confédération.

373. Immédiatement après cet événement, on fit une nouvelle tentative qui eut pour résultat de renouveler la confiance dans les bénéfices des chemins de fer et qui contribua considérablement au prolongement du parcours des chemins de fer dans le pays.

Cette nouvelle entreprise comprenait 1°, une nouvelle largeur de voies et, 2° un nouveau système de bonus municipaux. Toronto suggéra l'idée de construire des chemins de fer de colonisation à bon marché au nord-est et au nord-ouest de la cité, d'une largeur de 3½ pieds—adoptée avec d'excellents résultats dans la Norvège, sur des bases économiques. L'agitation sur les chemins de fer de Toronto, Grey et Bruce, Toronto et Nipissing, eut une influence importante en ce sens qu'elle dirigea de nouveau l'attention sur les avantages des chemins de fer, après la longue période de négligence causée par les calamités de 1856-58, le retour à la confiance fut indiqué par le vote d'un bonus de \$795,000, au chemin de fer premier sus-nommé et \$386,000 au dernier, à part des souscriptions au montant de \$500,000 pour du stock. Ces chemins de fer donnèrent l'impulsion à un grand nombre d'autres chemins de fer à voie étroite.

Le second point de cette nouvelle entreprise fut l'introduction d'un système régulier de bonus municipaux dont la direction prise par les chemins de fer fut presque complètement contrôlée par le montant voté par les municipalités des townships sur la route. Jusqu'à présent, les municipalités ont voté aux chemins de fer des subsides pour un montant de \$16,155,901.

Les gouvernements provinciaux ont aussi aidé au développement du système de chemins de fer, quelques-uns d'entre eux, conséquemment, se trouvant sérieusement endettés. Jusqu'au 30 juin 1894, le gouvernement d'Ontario a contribué \$7,113,538 en subsides aux chemins de fer; le gouvernement de Québec a donné \$12,116,790; le gouvernement du Nouveau-Brunswick \$4,333,482; le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse,