

6. Subsidés municipaux aux compagnies.
7. Souscriptions municipales aux capitaux de chemins de fer.
8. Subsidés municipaux aux compagnies de chemins de fer.
9. Subsidés du gouvernement aux compagnies de chemins de fer.
10. La garantie du capital pour la construction de l'Intercolonial par le gouvernement impérial.
11. Part du capital localement distribuée et émission de bons.
12. Part du capital, en partie anglaise, de concert avec le gouvernement aidant d'après différentes manières mentionnées plus haut, et émission des bons de différents degrés sous des noms différents.
13. Donation de terrains sur lesquels les chemins de fer devaient être construits.
14. Remise pratique du prêt du gouvernement en le plaçant après d'autres réclamations aux compagnies de chemins de fer qui sont dans des difficultés financières.
15. Composition des réclamations du gouvernement acceptées après que certains chemins de fer tombent dans des difficultés financières.
16. La responsabilité que prend le gouvernement vis-à-vis les engagements des municipalités faits dans le but d'aider à la construction de chemins de fer, le gouvernement devenant alors le créateur des municipalités.
17. Construction de chemins de fer par le gouvernement même.
18. Octroi de terrains et subsidés d'argent combinés avec la construction, par le gouvernement de certaines parties du chemin de fer.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

1017. Les chemins de fer qui appartiennent à l'État forment ce qu'on appelle le réseau des chemins de fer du gouvernement canadien. Ils comprennent, 1^o l'Intercolonial et les lignes y rattachées; 2^o le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

La construction du chemin de fer Intercolonial formait le sujet d'une des clauses du pacte originaire conclu entre les provinces; la loi constitutive de 1867, article 145, disait: "Attendu que les provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ont déclaré conjointement que la construction du chemin de fer Intercolonial est essentielle à la consolidation de l'Union de l'Amérique Britannique du Nord, et à l'acceptation d'icelle par la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, et se sont en conséquence entendues pour qu'il soit pourvu à sa construction immédiate par le gouvernement du Canada; c'est pourquoi, afin de donner suite à cette entente, il sera du devoir du gouvernement et du parlement du Canada, de pourvoir aux premiers travaux d'établissement, dans le laps de six mois après l'Union, d'un chemin de fer reliant le fleuve Saint-Laurent à la ville de Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, et à la construction d'icelui sans arrêt, et à sa complétion avec toute la diligence possible."

Le mémoire suivant servira à rappeler les faits se rattachant à cette entreprise:—

1867. Le ministre des travaux publics donne instruction à M. S. Fleming, ingénieur en chef, de commencer immédiatement l'arpentage, juillet 1867.
1868. Dispute à propos des routes à travers le Nouveau-Brunswick. Les commissaires nommés pour diriger la construction étaient: A. Walsh, l'honorable E. B. Chandler et l'honorable A. W. McLellan.
- 1870-71. Dispute des ponts en fer *versus* les ponts en bois, 1870-71. L'embranchement de Windsor, 32 milles, est transféré au chemin de fer Windsor et Annapolis pour des fins d'opération.