

Lorsque le pays se fut enrichi, les inconvénients de cette méthode se firent sentir avec plus de force et les subsides prirent plus fréquemment la forme d'une subvention par mille de voie, d'un prêt ou d'une souscription aux émissions de la compagnie. Depuis 1851 jusqu'au 31 décembre 1920, ainsi qu'on peut le voir au tableau 14, la valeur totale des subventions de cette nature données aux chemins de fer canadiens, sans y comprendre le capital des deux chemins de fer de l'Etat (Intercolonial et île du Prince-Édouard) s'est élevée à \$281,771,322, dont \$221,911,278 représentant la part du gouvernement fédéral, \$43,469,371 la part des gouvernements provinciaux et \$16,390,673 celle des municipalités. Le tableau 15 fournit le détail du mode d'assistance le plus récent, c'est-à-dire la garantie des obligations ou de leur intérêt. Ces garanties permirent aux chemins de fer qui en bénéficiaient de se procurer des fonds, généralement chez les capitalistes britanniques, à des taux d'intérêt avantageux. Jusqu'au 31 décembre 1920, les garanties consenties, tant par le gouvernement fédéral que par les gouvernements provinciaux représentaient une somme de \$455,813,641, sur laquelle somme \$399,183,329 étaient alors effectivement acquis.

#### Coût de la construction des chemins de fer de l'État.—

Le tableau 16 relève le coût de la construction, les dépenses d'exploitation, les recettes et les surplus ou déficits des chemins de fer de l'État canadien, par année, depuis leur inauguration, avec totaux à la fin de 1920. Le tableau 17 répartit ces dépenses entre les différentes lignes.

**Accidents de chemins de fer.**—Depuis peu d'années, l'attention du public a été attirée sur une campagne ayant pour objet primordial la prévention des accidents de toutes sortes. Le tableau 18 présente sous une forme sommaire la statistique des accidents causés par les chemins de fer canadiens, de 1888 à 1920 et le tableau 19, qui couvre les années 1919 et 1920, nous énumère les causes de ces accidents et leurs victimes.

#### 1.—Etendue du réseau des voies ferrées au 30 juin 1835-1919 et au 31 déc. 1919-1920.

Année.	Nombre de milles en exploitation.	Année.	Nombre de milles en exploitation.	Année.	Nombre de milles en exploitation.	Année.	Nombre de milles en exploitation.
1835.....	-	1857.....	1,444	1879.....	6,858	1901.....	13,140
1836.....	16	1858.....	1,863	1880.....	7,194	1902.....	13,714
1837.....	16	1859.....	1,994	1881.....	7,351	1903.....	13,988
1838.....	16	1860.....	2,065	1882.....	8,697	1904.....	19,431
1839.....	16	1861.....	2,146	1883.....	9,577	1905.....	20,487
1840.....	16	1862.....	2,189	1884.....	10,273	1906.....	21,353
1841.....	16	1863.....	2,189	1885.....	10,773	1907.....	22,452
1842.....	16	1864.....	2,189	1886.....	11,793	1908.....	22,966
1843.....	16	1865.....	2,240	1887.....	12,184	1909.....	24,104
1844.....	16	1866.....	2,278	1888.....	12,163	1910.....	24,731
1845.....	16	1867.....	2,278	1889.....	12,628	1911.....	25,400
1846.....	16	1868.....	2,270	1890.....	13,151	1912.....	26,727
1847.....	54	1869.....	2,524	1891.....	13,838	1913.....	29,304
1848.....	54	1870.....	2,617	1892.....	14,564	1914.....	30,795
1849.....	54	1871.....	2,695	1893.....	15,005	1915.....	35,582
1850.....	66	1872.....	2,899	1894.....	15,627	1916.....	37,434
1851.....	159	1873.....	3,832	1895.....	15,977	1917.....	38,604
1852.....	205	1874.....	4,331	1896.....	16,270	1918.....	38,879
1853.....	506	1875.....	4,084	1897.....	16,550	1919.....	38,896
1854.....	764	1876.....	5,218	1898.....	16,870	1919.....	39,058
1855.....	877	1877.....	5,782	1899.....	17,250	1920.....	39,384
1856.....	1,414	1878.....	6,226	1900.....	17,657		