

**Subsides gouvernementaux.**—Dans le but de stimuler la construction de chemins de fer dans des régions presque désertes, que l'on se proposait de coloniser, le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et même les municipalités durent venir en aide à leurs constructeurs. Dans les commencements de notre histoire, lorsque le gouvernement était pauvre d'argent mais riche en terres domaniales, les subsides aux chemins de fer prenaient le plus souvent la forme d'octroi de terres. Ce mode de subvention avait l'avantage de donner aux chemins de fer un intérêt direct à la colonisation du pays, mais par contre, on vit aussi des chemins de fer spéculer sur ces terres et les conserver à l'état inculte longtemps après que les lots contigus étaient occupés et cultivés. Le tableau 12 nous donne la superficie des terres octroyées à titre de subsides aux compagnies de chemins de fer, par les gouvernements fédéral et provinciaux; au 31 décembre 1924, ces subsides représentaient 47,194,880 acres.

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 1924, ainsi qu'on peut le voir par le tableau 13 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'État (Intercolonial et Ile du Prince-Edouard), s'est élevée à \$230,594,506, dont \$179,396,755 représentant la part du gouvernement fédéral, \$35,850,123 la part des gouvernements provinciaux et \$15,347,628, celle des municipalités. Le tableau 14 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. Au 31 décembre 1924, ces garanties représentaient une somme de \$460,592,819.

**12.—Terres octroyées en subsides aux chemins de fer par les gouvernements fédéral et provinciaux jusqu'au 31 décembre 1924.**

Par le gouvernement fédéral.		Acres.
Alberta Railway and Coal Co.	.....	1,101,712
Alberta and Great Waterways Railway Co.	.....	2,498
Canadian Pacific Railway Co. (ligne principale)	.....	18,204,509
Calgary and Edmonton Railway Co.	.....	1,818,017
Great North West Central Railway Co.	.....	320,000
Manitoba Northwestern Railway Co.	.....	1,501,244
Manitoba Southwestern Col. Railway Co.	.....	1,396,473
Saskatchewan and Western Railway Co.	.....	98,880
C.P.R.—Souris Branch	.....	1,406,932
C.P.R.—Pipestone Extension, Souris Branch	.....	200,094
Canadian Northern Railway Co.	.....	3,316,689
Manitoba and Southeastern Railway Co.	.....	680,090
Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Co.	.....	1,623,312
Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Co.	.....	3,901
Grand Trunk Pacific Railway Co.	.....	10,021
Grand Trunk Pacific Branch Lines Co.	.....	1,789
<b>Total, gouvernement fédéral</b>	.....	<b>31,686,161</b>
Par les gouvernements provinciaux.		
Nouvelle-Écosse	.....	160,000
Nouveau-Brunswick	.....	1,788,392
Québec <sup>1</sup>	.....	2,085,710
Ontario	.....	3,241,207
Colombie Britannique <sup>2</sup>	.....	8,233,410
<b>Total, gouvernements provinciaux</b>	.....	<b>15,508,719</b>
<b>Superficie totale des terres octroyées par les gouvernements fédéral et provinciaux</b>	.....	<b>47,194,880</b>

<sup>1</sup> A l'exclusion des octrois de terres convertissables faits par cette province.

<sup>2</sup> Y compris 4,065,076 acres rachetées de B.C. Southern and Columbia and Western Railways.