

Edouard. De 1851 au 30 juin 1917, ainsi que le tableau 10 nous l'expose en détail, il a été dépensé \$240,846,645 de fonds publics en aide aux voies ferrées, non compris les dépenses concernant les deux réseaux de l'Etat (Intercolonial et Ile du Prince-Edouard) dont \$185,493,914 tirés du trésor du gouvernement fédéral, \$37,437,895 payés par les gouvernements provinciaux et \$17,914,836 représentant les subventions municipales. Au cours de l'année 1917, les subsides en argent payés aux chemins de fer se sont montés à \$774,285, provenant exclusivement du trésor fédéral.

**Contribution du gouvernement fédéral.**—On trouve, dans le tableau 11, que les sommes fournies par le gouvernement fédéral de 1901 à 1917, pour le développement et la prospérité des réseaux de voies ferrées s'élevaient au 30 juin 1917 à \$318,071,607, c'est-à-dire \$132,577,693 dépensés pour les deux réseaux de l'Etat et \$185,493,914 pour les autres lignes. Dans cette dernière somme, sont compris \$4,994,417 versés en 1912 à la compagnie du Grand Tronc Pacifique en vertu de la disposition dite "Implement clause" de la convention intervenue entre le gouvernement et la compagnie, laquelle somme a été portée en 1916 à \$6,263,716. Par l'effet de cette clause, le gouvernement est tenu de parfaire la différence entre le prix de vente de certaines obligations et leur valeur au pair. Chaque année, depuis 1886, le gouvernement verse à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une indemnité annuelle de \$10,189,521 en paiement de terres rétrocédées à l'Etat par cette compagnie, qui les avait reçues à titre de subsides. De 1885 à 1909, les chiffres de la troisième colonne représentent l'accumulation des sommes payées par le gouvernement fédéral à la province de Québec, d'abord pour l'intérêt à 5 p.c. (soit \$119,700) puis finalement pour le capital de \$2,394,000, prix de vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa & Occidental. Ce paiement fut complété en 1909. A partir de 1910, les paiements comprennent le prêt de \$10,000,000 fait à la compagnie du Grand Tronc Pacifique en vertu de la législation fédérale de 1909 (8-9 Ed. VII, chap. 19).

**Garanties fédérale et provinciales.**—Durant les récentes années, la garantie des obligations s'est substituée à toutes les autres formes de subsides; en 1917, les gouvernements fédéral et provinciaux s'étaient engagés à consentir des garanties pour une somme n'excédant pas \$407,092,064, la part contributive du gouvernement fédéral, dans ce total, s'élevant à \$189,666,539 et celle des gouvernements provinciaux à \$217,425,525. Mais sur ces \$407,092,064 d'obligations autorisées, il n'en a été émis jusqu'ici que \$359,135,470, dont \$352,392,681 représentent la valeur des garanties acquises. Des obligations du Grand Tronc Pacifique, à concurrence de \$33,116,000 achetées par l'Etat, figurent dans le total des garanties consenties, quoique, dans ce cas, cette garantie soit caduque.

**Chemin de fer de la Baie d'Hudson.**—Il part de Le Pas, Manitoba, où il se relie au réseau du Canadian Northern Railway et se termine à Port Nelson, sur la baie d'Hudson, après avoir parcouru 424 milles. Sa construction a été confiée aux entrepreneurs soumissionnaires en août 1911. La totalité du tracé a été ballastée et les rails ont été posés depuis Le Pas jusqu'à la seconde traversée