

chiffre moyen de 3 dollars par acre — au total 174,000,000 de dollars — est excessivement modéré. Il n'est, de même, pas facile de traduire en chiffres la valeur que représente, pour les chemins de fer, la garantie d'intérêts de leurs obligations.

#### X.

De 2,278 milles, en 1867, la longueur des chemins de fer à vapeur canadiens a passé, en 1906, à 21,353, ce qui représente une augmentation de 18,829 milles; 19,789 milles appartiennent à des compagnies privées; 63 p. c. en furent construits postérieurement à 1882. Depuis cette époque, la politique subventionniste des provinces s'est confondue avec celle du Dominion; car si ce dernier résolut, en cette même année, d'assister les chemins de fer d'intérêt local, les premières ne cessèrent pas de les soutenir de leur côté. Il en résulte, que, pour environ la moitié du réseau, il y eut coopération du Dominion et des administrations provinciales et municipales. Les provinces et les municipalités contribuèrent, en chiffres ronds, pour 13,000,000 de dollars à la subvention des œuvres d'intérêt général, qui reçurent aussi 36,000,000 de dollars du Dominion.

Nous avons vu que l'intervention financière du gouvernement équivaut, en moyenne, à 12,000 dollars par mille pour les chemins de fer créés depuis 1882. Sauf difficultés de construction exceptionnelles, on peut établir des chemins de fer au Canada à raison de 16 à 25,000 dollars par mille. Rappelons aussi qu'aux termes de sa charte spéciale, le chemin de fer peut être autorisé à émettre des obligations pour un import variant entre 10 et 20,000 dollars par mille. Dans ces conditions, le secours gouvernemental et les sommes tirées des obligations suffisent, dans plusieurs cas, à construire la ligne. On voit que, maintes fois, loin d'être