

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS.

Le Tableau 1 donne le registre des longueurs en milles des chemins de fer du Canada, de 1835 à 1912, et le Tableau 2 donne la longueur de ces chemins de fer par province pendant les six années écoulées de 1907 à 1912.

Durant l'année expirée le 30 juin 1912, \$60,248,325 s'ajoutèrent au capital-actif des chemins de fer canadiens. Ceci porte à \$1,588 - 937,526, le montant total du capital placé dans les chemins de fer canadiens ainsi qu'on peut le voir dans le Tableau 3. Sur ce total il y a \$770,459,351 d'obligations et \$818,478,175 de dette consolidée. En éliminant le capital-actif des chemins de fer en construction et la valeur du terrain des lignes possédées par le gouvernement le capital-obligation, par mille, est de \$50,832. Le Tableau 5 donne la longueur en milles, le capital, les recettes et les dépenses d'exploitation des chemins de fer canadiens pour l'année terminée le 30 juin 1912. Il démontre que les recettes totales des chemins de fer à vapeur ont été de \$219,403,753, soit une augmentation sur 1911 de \$30,670,259, soit 16.2 p.c. Ce montant est le plus élevé qu'on ait enregistré dans l'histoire des chemins de fer du Canada. Les dépenses d'exploitation se sont montées à \$150,726,540, soit une augmentation, sur 1911, de \$19,691,755, ou de 15 p.c. Les subventions totales payées, telles que données dans le tableau, comprennent \$85,553,328 payés par le gouvernement fédéral, \$32,895,485, payés par les gouvernements provinciaux, et \$12,807,533 payés par les municipalités. Le total comprend aussi des prêts s'élevant à \$25,576,533 par le gouvernement fédéral, d'autres prêts de \$2,750,030, et des souscriptions en actions s'élevant à \$300,000 par les gouvernements provinciaux, et des prêts de \$2,404,499 et des souscriptions en actions au montant de \$2,839,500, effectués par les municipalités.

Le Tableau 6 donne les statistiques des chemins de fer, de 1875 à 1912; il établit qu'en 1912, les chemins de fer canadiens ont transporté 41,124,181 passagers et 89,444,331 tonnes de fret, soit une augmentation de 4,026,463 passagers, soit 10.8 p.c., et de 9,560,049 tonnes de fret, soit 11.9 p.c. sur 1911. Ces deux chiffres sont les plus élevés qu'on ait enregistrés.

Les chemins de fer du Canada ont été construits avec l'aide, sous formes diverses, du gouvernement. Les Tableaux 4, 9 et 11 donnent la nature et l'étendue de cette aide. Les formes principales sous lesquelles cette aide a été donnée ont consisté en octrois de terres, en subsides en argent, en prêts, en émissions de débetures et en garanties de billets ou d'intérêt. Cette aide a été accordée par le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, de même que par les municipalités. Le Tableau 4 donne les superficies de terrain accordées comme subsides aux compagnies de chemins de fer à vapeur par le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, ainsi que les noms des compagnies aidées par le gouvernement fédéral. La superficie de terrain ainsi accordée, jusqu'au 30 juin 1912, s'élève à 56,052,055 acres.

Le gouvernement fédéral a lui-même entrepris la construction de la partie est du nouveau chemin de fer National-Transcontinental,