

## CHEMINS DE FER.

de Moncton, N.-B., jusqu'à Winnipeg, Man., et les dépenses faites sur cette ligne, jusqu'au 31 mars 1912, se sont élevées à \$116,533,769. Le gouvernement fédéral possède encore et exploite le chemin de fer Intercolonial qui va des ports océaniques de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick à Montréal, ainsi que le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. En 1912, le total des subventions en argent payées aux chemins de fer, s'est élevé à \$5,892,818, dont \$5,858,163 ont été payés par le gouvernement fédéral, \$26,155 par les gouvernements provinciaux, et \$8,500 par les municipalités. Depuis 1851 jusqu'au 30 juin 1912, comme on le verra exposé d'une façon analytique dans le Tableau 10, la valeur totale de l'aide publique accordée aux chemins de fer du Canada, non compris le capital des deux chemins de fer possédés par le Gouvernement (Intercolonial et Île du Prince-Edouard), s'est montée à \$208,072,074. Sur cette somme \$154,075,235 représentent l'aide accordée par le gouvernement fédéral, \$35,945,515, celle des gouvernements provinciaux, et \$18,051,324, celle des municipalités.

Le Tableau 11 indique, pour chaque année, de 1875 à 1912, le montant des subsides accordés aux chemins de fer à vapeur par le gouvernement fédéral. Le total, au 30 juin 1912, comprend le capital des deux chemins de fer du gouvernement, se montant à \$103,434,184, et \$154,075,235, représentant l'aide accordée aux autres chemins de fer, par le gouvernement fédéral. Celle-ci comprend, en 1912, la somme de \$4,994,417, payée au chemin de fer du Grand-Tronc Pacifique, suivant la clause des accessoires (Implementation clause) contenue dans la convention conclue entre le gouvernement et la compagnie. Aux termes de cette clause, le gouvernement doit parfaire la différence existant entre le montant réalisé sur certaines obligations et leur valeur au pair. Chaque année, depuis 1886, l'aide accordée aux autres chemins de fer, comprend la somme de \$10,189,521 payée par le gouvernement à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien pour terrains réacquis par le gouvernement sur les terres accordées en subsides à la compagnie. De 1885 à 1909, les montants portés dans la troisième colonne représentent les paiements annuels accumulés, faits par le gouvernement fédéral au gouvernement de Québec, de l'intérêt à 5 p.c. sur une somme de \$2,394,000, et se montant à \$119,700 relativement au transport du «Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway». L'article de \$5,160,054, en 1909, comprend le paiement du capital. A partir de 1910, les montants comprennent le prêt de \$10,000,000 fait à la Cie du Grand-Tronc Pacifique suivant la législation fédérale de 1909 (8-9 Edouard VII, c. 19).

Les autres tableaux ont rapport aux statistiques des recettes et des dépenses d'exploitation, aux chemins de fer du gouvernement, à la longueur des voies, au matériel roulant, au fret, aux employés et aux accidents, et ne demandent ni explication ni commentaires spéciaux.

Parmi les principaux systèmes de chemins de fer canadiens sont ceux du Pacifique Canadien, du Grand-Tronc, du Transcontinental National, et du Canadien Nord. Le 30 juin 1912, le Pacifique