

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS.

Statistiques des compagnies particulières.—Le tableau 6 donne la longueur des voies, le capital, l'aide payée, les recettes et les frais d'exploitation des chemins de fer canadiens, pendant l'année terminée le 30 juin 1913. Il montre que les recettes totales ont été de \$256,702,703, soit une augmentation sur 1912 de \$37,298,951, ou de 17 pour cent. Ce total constitue un nouveau record dans l'histoire des chemins de fer canadiens. Les frais d'exploitation se sont élevés à \$182,011,690, soit une augmentation, sur 1912, de \$31,285,150, ou de 20.7 pour cent. La proportion des frais d'exploitation aux recettes totales a été de 70.9 contre 68.7 pour cent en 1912. L'aide totale payée aux compagnies, telle que portée sur ce tableau, comprend \$94,729,562, payés par le gouvernement Fédéral, \$33,449,985 payés par les gouvernements provinciaux, et \$12,834,675 payés par les municipalités. Le total comprend aussi \$25,576,533 prêtés par le gouvernement Fédéral, \$2,750,030 en prêts faits, et \$300,000 en actions souscrites par les gouvernements provinciaux, et \$2,408,499 en prêts faits et \$2,839,500 en actions souscrites par les municipalités.

Transport des passagers et des marchandises.—Le tableau 7, qui donne les statistiques des chemins de fer, de 1875 à 1913, montre qu'en 1913, les chemins de fer canadiens ont transporté 46,230,765 passagers et 106,992,710 tonnes de marchandises, soit une augmentation de 5,106,584 passagers, ou de 12.4 pour cent, et de 17,548,379 tonnes de marchandises, ou de 19.6 pour cent sur 1912. Ces chiffres sont encore les plus élevés qu'on ait enregistrés au Canada.

Aide accordée aux chemins de fer par le gouvernement.—Les chemins de fer du Canada ont été, en grande partie, construits avec l'aide sous formes diverses, du gouvernement. Les tableaux 5, et de 10 à 12 donnent la nature et l'étendue de cette aide. Les formes principales sous lesquelles elle a été donnée ont consisté en octrois de terre, en subsides en argent, en prêts, en émissions de débetures et en garanties de billets ou d'intérêts. Cette aide a été accordée par le gouvernement Fédéral et les gouvernements provinciaux, de même que par les municipalités. Le tableau 5 donne les superficies de terrain accordé 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 concédée, jusqu'au 30 juin 1913, s'élève à 56,041,248 acres.

Chemins de fer du gouvernement et subsides.—Le gouvernement fédéral a lui-même entrepris la construction de la partie est du nouveau chemin de fer National-Transcontinental, de Moncton, N.-B., jusqu'à Winnipeg, Man., et les dépenses faites sur cette ligne jusqu'au 31 mars 1913 se sont élevées à \$130,300,685. 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 1913, le total des subventions en argent payées aux chemins de fer s'est élevé à \$9,758,084, dont \$9,176,234 ont été payés par le gouvernement fédéral, \$554,500 par les gouvernements provinciaux, et \$27,350 par les municipalités. Depuis 1851 jusqu'au 30 juin 1913, comme on le verra exposé