

CHEMINS DE FER.

d'une façon analytique dans le tableau 11, 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 Ile du Prince-Edouard), s'est montée à \$217,830,158. Sur cette somme, \$163,251,469 représentent l'aide accordée par le gouvernement fédéral, \$36,500,015, celle des gouvernements provinciaux, et \$18,078,674, celle des municipalités.

Aide du gouvernement fédéral aux chemins de fer.—Le tableau 12 indique pour chaque année, de 1875 à 1913, le montant des subsides accordés aux chemins de fer à vapeur par le gouvernement fédéral. Le total, au 30 juin 1913, comprend le capital des deux chemins de fer du gouvernement, se montant à \$105,929,173, et \$163,251,469, 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 (implement 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 pour cent sur une somme de \$2,394,000, et se montant à \$119,700, relativement au transport du "Québec, Montréal, 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 compagnie du Grand Tronc Pacifique, suivant la législation fédérale de 1909 (8-9 Edouard VII, chap. 19).

Développement récent des chemins de fer.—Parmi les principaux systèmes de chemins de fer canadiens, sont ceux du Pacifique Canadien, du Grand Tronc, du Transcontinental National, du Canadien Nord, de l'Intercolonial, et de l'Ile du Prince-Edouard. Le 30 juin 1913, le Pacifique Canadien avait, en location ou en propriété, 11,508 milles de voie ferrée, et 970 milles de voie double. Les recettes brutes de la compagnie, durant l'année de chemin de fer 1913, se sont élevées à \$130,769,708; les dépenses d'exploitation ont été de \$87,719,944, et les recettes nettes ont été de \$43,049,764. La Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc avait, le 30 juin 1913, une longueur totale de voie en exploitation de 5,049 milles, comprenant 3,118 milles de voie principale, 707 milles de voie double, et 1,224 milles de voies de service et d'évitement. Ses recettes brutes ont été de \$40,424,397, ses frais d'exploitation de \$27,957,173, et ses recettes nettes, de \$12,467,224. Sur la division est du chemin de fer Transcontinental National, actuellement construit par le gouvernement fédéral, de Moncton, N.-B., à Fort Garry Station, Winnipeg, Man., distance de 1,805 milles, on a posé 90 milles de voie principale durant la saison terminée le 30 no-