

## TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS.

plus élevées qu'en 1912. Les frais d'exploitation se sont élevés à \$178,975,259, contre \$182,011,690 en 1913, soit une diminution de \$3,036,431, ou 1.7 p.c. La proportion des frais d'exploitation aux recettes totales a été de 73.6 p.c., contre 70.9 pour cent en 1913. L'aide totale payée aux compagnies, telle que portée sur ce tableau, comprend \$110,312,622, payés par le gouvernement Fédéral, \$29,526,245 payés par les gouvernements provinciaux, et \$12,670,837 payés par les municipalités. Le total comprend aussi \$25,576,533 prêtés par le gouvernement Fédéral, \$7,197,030 en prêts faits et \$300,000 en actions souscrites par les gouvernements provinciaux, et \$2,404,499 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 1914, montre qu'en 1914, les chemins de fer canadiens ont transporté 46,702,280 passagers et 101,393,989 tonnes de marchandises, soit une augmentation de 471,515 passagers, ou de 1 p.c. et une diminution de 5,598,721 tonnes de marchandises, ou de 5.2 pour cent, sur 1913. Le tableau 16 indique la répartition de ces marchandises en différentes catégories. En 1914, les proportions p.c. ont été comme suit: agriculture, 18.11; animaux, 3.29; mines, 37.73; forêts, 15.79; manufactures, 16.62; marchandises, 5.43; divers, 3.03.

**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 débentures 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 1914, 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 1914 se sont élevées à \$142,970,793 (tableau 14). 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. Depuis 1851 jusqu'au 30 juin 1914, comme on le verra exposé 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 Île du Prince-Edouard), s'est montée à \$233,772,640. Sur cette somme, \$178,834,529 représentent l'aide accordée par le gouvernement fédéral, \$37,023,275, celle des gouvernements provinciaux, et \$17,914,836,