

CHEMINS DE FER.

total de \$1,974,607,278, dont \$877,236,943 représentés par des actions, \$176,284,882 valeur des obligations (debenture stock) et \$921,085,449, dette consolidée.

Opérations des différentes compagnies.—Le tableau 5 énumère la longueur du réseau, le capital souscrit, les subsides reçus, les recettes et les frais d'exploitation des chemins de fer du Canada pour l'année terminée le 30 juin 1916. Il en ressort que leurs recettes combinées atteignirent \$261,888,654, soit une augmentation de \$62,045,582 ou 31 p.c. sur celles de 1915. Les frais d'exploitation en 1916 se sont élevés à \$180,542,259, soit un excédent de \$32,811,160 ou 22 p.c. Ces dépenses représentent 68.9 p.c. des recettes brutes, au lieu de 73.9 en 1915. Le même tableau 5 établit que les différentes compagnies de chemin de fer ont reçu, sous forme de subsides en argent, une somme totale de \$159,410,343; la part contributive du gouvernement fédéral étant de \$116,297,938, celle des gouvernements provinciaux de \$30,441,565 et celle des municipalités de \$12,670,838.

Voyageurs et marchandises.—Le tableau 6, consacré à l'exploitation des chemins de fer depuis 1875 jusqu'en 1906, nous apprend qu'en 1916, les chemins de fer du Canada ont transporté 49,027,671 voyageurs et 109,659,088 tonnes de marchandises, soit une augmentation de 2,705,636 voyageurs ou 5.8 p.c. et de 22,454,250 tonnes de marchandises, ou 25.7 p.c. sur l'année 1915. Le volume des transports de voyageurs et de marchandises effectués en 1916 est le plus considérable qui ait jamais été atteint en notre pays. Le tableau 15 nous montre la répartition, par catégories, des marchandises transportées; elles se divisent ainsi: agriculture, 24.72; animaux, 3.56; mines, 34.52; forêts 15.10; manufactures 15.38; marchandises, 4.22 et divers 2.50.

Aide accordée aux chemins de fer par le gouvernement.—Les chemins de fer du Canada ont été, en grande partie, construits au moyen de l'aide gouvernementale, exprimée sous diverses formes, dont les tableaux 4 et 9 nous indiquent la nature et l'étendue. Les principales formes revêtues par cette aide ont consisté en octrois de terres, en subsides en argent, en prêts, en émission de valeurs, en garanties d'obligations et d'intérêts, émanant tant du gouvernement fédéral que des gouvernements provinciaux et des municipalités. On trouvera dans le tableau 4 l'étendue des terres données comme subsides aux compagnies de chemins de fer par les gouvernements fédéral et provinciaux, ainsi que les noms des compagnies bénéficiaires des concessions octroyées par le gouvernement fédéral. Jusqu'au 30 juin 1916, ces terres couvraient une surface de 55,740,249 acres.

Chemins de fer de l'État et subsides.—L'État canadien a lui-même entrepris la construction du tronçon oriental du nouveau chemin de fer National Transcontinental, c'est-à-dire depuis Moncton, N.B., jusqu'à Winnipeg, Man.; jusqu'au 31 mars 1916, il a été dépensé sur cette ligne \$159,881,197. (Tableau 13.) Le gouvernement canadien possède également et exploite le chemin de fer Intercolonial, qui va des ports océaniques du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Montréal, ainsi que le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. De 1851 au 30 juin 1916, ainsi que le tableau 10 nous l'expose en détail, il a été dépensé \$240,072,359 de fonds publics en aide aux voies ferrées,