

12.—Marchandises transportées par les chemins de fer pendant les années 1921-1923
—fin.

Produits.	1921.	1922.	1923.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.
Produits ouvrés et divers—fin.			
Automobiles et camions	544,702	932,457	1,198,499
Articles de ménage	167,920	140,349	123,488
Meubles	94,339	105,537	89,085
Liqueurs et boissons	161,381	165,759	210,417
Engrais, toutes sortes	313,276	327,532	304,512
Papier, imprimés, livres	1,662,588	2,331,194	2,522,266
Pulpe de bois	1,493,284	2,170,698	2,022,183
Poisson (frais, congelé, préparé, etc.)	160,057	165,471	150,202
Viandes en conserves	15,514	11,283	10,540
Aliments en boîte (autres que viande)	330,315	381,437	387,910
Autres produits ouvrés et divers	6,223,532	6,503,678	7,893,017
Marchandises	4,812,177	4,610,009	4,336,655
Total	23,502,220	26,665,667	28,706,474
Grand total	103,131,132¹	108,530,518²	118,289,604³

¹27,151 tonnes, Thousand Islands Rly., non réparties.

²41,489 tonnes, Thousand Islands Rly., non réparties.

³48,503 tonnes, Thousand Islands Rly., non réparties.

Subsides gouvernementaux.—Dans le but de stimuler la construction de chemins de fer dans des régions presque désertes, que l'on se proposait de coloniser, le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et même les municipalités durent venir en aide à leurs constructeurs. Dans les commencements de notre histoire, lorsque le gouvernement était pauvre d'argent mais riche en terres domaniales, les subsides aux chemins de fer prenaient le plus souvent la forme d'octroi de terres. Ce mode de subvention avait l'avantage de donner aux chemins de fer un intérêt direct à la colonisation du pays, mais par contre, on vit aussi des chemins de fer spéculer sur ces terres et les conserver à l'état inculte longtemps après que les lots contigus étaient occupés et cultivés. Le tableau 13 nous donne la superficie des terres octroyées à titre de subsides, aux compagnies de chemins de fer, par les gouvernements fédéral et provinciaux; au 31 décembre 1923, ces subsides représentaient 46,886,797 acres.

Lorsque le pays se fut enrichi, les inconvénients de cette méthode se firent sentir avec plus de force et les subsides prirent plus fréquemment la forme d'une subvention par mille de voie, d'un prêt ou d'une souscription aux émissions de la compagnie. Depuis 1851 jusqu'au 31 décembre 1923, ainsi qu'on peut le voir par le tableau 15, la valeur totale des subventions de cette nature données aux chemins de fer canadiens, sans y comprendre le capital des deux chemins de fer de l'Etat (Intercolonial et Ile du Prince-Edouard), s'est élevée à \$220,066,506, dont \$179,396,755 représentant la part du gouvernement fédéral, \$35,322,123 la part des gouvernements provinciaux et \$15,347,628, celle des municipalités. Le tableau 14 fournit le détail du mode d'assistance le plus récent, c'est-à-dire la garantie des obligations ou de leur intérêt. Ces garanties permirent aux chemins de fer qui en bénéficiaient de se procurer des fonds, généralement chez les capitalistes britanniques, à des taux d'intérêt avantageux. Jusqu'au 31 décembre 1923, les garanties consenties, tant par le gouvernement fédéral que par les gouvernements provinciaux, représentaient une somme de \$442,476,698, sur laquelle somme \$370,620,819 étaient alors effectivement acquis.