

**11.—Marchandises transportées par les chemins de fer pendant les années
1922-1925—fin.**

Produits.	1922.	1923.	1924.	1925.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
Produits ouvrés et divers—fin.				
Brique et pierre artificielle.....	1,173,727	1,072,379	923,216	1,005,830
Chaux et plâtre.....	499,889	522,577	440,699	541,290
Tuyaux d'égout et tuiles de drainage.....	140,936	100,611	130,806	111,188
Machinerie agric. et véhicules autres qu'automobiles.....	252,867	333,004	260,213	383,810
Automobiles et camions.....	932,457	1,198,499	1,160,836	1,725,241
Articles de ménage.....	140,349	123,488	84,162	91,366
Meubles.....	105,537	89,085	86,013	90,686
Liqueurs et boissons.....	165,759	210,417	260,231	285,095
Engrais, toutes sortes.....	327,532	304,512	322,706	376,079
Papier, imprimés, livres.....	2,331,194	2,522,266	2,433,267	2,701,692
Pulpe de bois.....	2,170,698	2,022,183	1,930,953	2,343,843
Poisson (frais, congelé, préparé, etc.).....	165,471	150,202	130,077	126,219
Viandes en conserves.....	11,283	10,540	6,689	10,144
Conserves alimentaires (autres que viande).....	381,437	387,910	431,419	437,562
Autres produits ouvrés et divers.....	6,503,678	7,893,017	6,837,484	7,105,745
Marchandises.....	4,610,009	4,336,655	4,013,650	4,326,786
Total.....	26,665,667	28,706,474	25,862,999	28,594,133
Grand total.....	108,530,518¹	118,289,604¹	106,429,355¹	109,850,925¹

¹ Les transports effectués par the Thousand Islands Ry., soit 41,489 tonnes en 1922, 48,503 tonnes en 1923, 39,934 tonnes en 1924 et 52,716 tonnes en 1925, figurent dans les totaux, quoique non apportionnés.

Subsidés 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 12 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 1925, ces subsides représentaient 47,187,037 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 1925, ainsi qu'on peut le voir par le tableau 13, 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 \$227,562,231, dont \$176,364,480 représentant la part du gouvernement fédéral, \$35,850,123 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. Au 31 décembre 1925, ces garanties représentaient une somme de \$484,564,819.