

11.—Marchandises transportées par les chemins de fer pendant les années 1923-1926—
 fin.

Produits.	1923.	1924.	1925.	1926.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
Produits ouvrés et divers—fin.				
Machinerie agric. et véhicules autres qu'automobiles.....	279,036	220,427	330,609	423,709
Automobiles et camions.....	1,101,683	1,056,032	1,568,091	1,800,791
Articles de ménage.....	111,944	73,254	80,818	81,012
Meubles.....	81,258	77,478	82,876	95,998
Liqueurs et boissons.....	177,572	221,932	255,399	268,700
Engrais, toutes sortes.....	273,341	285,181	338,762	332,614
Papier, imprimés, livres.....	1,771,653	1,764,943	1,932,500	2,124,925
Pulpe de bois.....	1,417,265	1,348,725	1,721,326	1,693,673
Poisson (frais, congelé, préparé, etc.).....	110,541	101,889	99,208	117,694
Viandes en conserves.....	7,260	5,947	9,268	6,221
Conserves alimentaires (autres que viande).....	337,231	373,758	376,023	390,162
Autres produits ouvrés et divers.....	6,916,833	6,014,472	6,179,743	6,800,087
Marchandises.....	3,939,775	3,638,630	3,975,275	4,423,313
Total.....	24,540,720	22,101,290	24,399,993	26,529,172
Grand total.....	102,258,933¹	91,599,639¹	94,624,599¹	105,221,906

¹ Les transports effectués par le Thousand Islands Ry., soit 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 eussent été occupés et cultivés. Le tableau 12 nous donne la superficie des terres octroyées à titre de subsides aux compagnies de chemin de fer, par les gouvernements fédéral et provinciaux; au 31 décembre 1926, ces subsides représentaient 47,184,189 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 1926, 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 élevé à \$225,467,753, dont \$176,693,510 représentant la part du gouvernement fédéral, \$33,360,615 la part des gouvernements provinciaux et \$15,413,628, 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 1926, ces garanties représentaient une somme de \$484,536,819.