

12.—Marchandises transportées par les chemins de fer pendant les années 1924-1928—
fin.

Products.	1924.	1925.	1926.	1927.	1928.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
Produits ouvrés et divers—					
Pétrole raffiné et sous-produits.....	1,679,068	1,820,215	1,976,456	2,183,613	2,637,478
Sucre.....	803,028	744,562	639,394	590,558	535,744
Fer en gueuses et en saumons.....	368,937	350,595	401,859	371,436	446,625
Rails et plaques d'accouplement.....	212,931	122,902	116,129	153,969	260,334
Fer en barre et en tôle, charp. en fer et tuyaux en fonte.....	1,018,315	1,333,646	1,560,885	1,487,998	1,938,795
Fontes, machinerie et chaudières.....	480,497	566,155	663,753	661,030	668,974
Ciment.....	1,059,479	1,101,135	1,180,033	1,353,257	1,493,173
Brique et pierre artificielle.....	811,945	867,373	935,649	953,660	1,008,582
Tuiaux et plâtre.....	371,317	446,771	412,529	441,908	475,577
Tuiaux d'égout et tuiles de drainage.....	113,105	98,741	103,556	95,216	124,888
Machinerie agric. et véhicules autres qu'automobiles.....	220,427	330,609	423,709	490,147	552,456
Automobiles et camions.....	1,056,032	1,568,091	1,800,791	1,746,285	2,416,009
Articles de ménage.....	73,254	80,818	81,012	75,684	75,037
Meubles.....	77,478	82,876	95,998	110,717	114,500
Liqueurs et boissons.....	221,932	253,399	268,700	291,337	355,973
Engrais, toutes sortes.....	285,181	338,762	332,614	445,355	577,125
Papier, imprimés, livres.....	1,764,943	1,932,500	2,124,925	2,315,203	2,640,459
Pulpe de bois.....	1,348,725	1,721,326	1,693,673	1,477,852	1,430,533
Poisson (frais, congelé, préparé, etc.).....	101,889	99,208	117,694	114,893	113,075
Viancés en conserves.....	5,947	9,268	6,221	11,631	8,889
Conserves alimentaires (autres que viandes).....	373,758	376,023	390,162	385,202	426,906
Autres produits ouvrés et divers.....	6,014,472	6,179,743	6,800,087	6,749,899	7,453,684
Marchandises.....	3,638,630	3,975,275	4,423,313	4,532,480	4,648,534
Total.....	22,191,230	24,399,993	26,523,172	27,000,435	30,493,410
Grand total.....	91,599,639¹	94,624,599¹	105,221,906	106,011,355	118,652,969

¹ Les transports effectués par le Thousand Islands Ry., soit 39,934 tonnes en 1924, 52,716 tonnes en 1925 et 52,716 tonnes en 1926 figurent dans les totaux, quoique non apportionnés.

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 eussent été occupés et cultivés. Le tableau 13 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 1928, ces subsides représentaient 47,181,176 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 1928, ainsi qu'on peut le voir par le tableau 14, la valeur totale des subventions de cette nature données aux chemins de fer canadiens, sans y comprendre le capital des deux chemins de fer d'État (Intercolonial et Île du Prince-Édouard), 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 15 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