

combinées atteignirent \$330,220,150, soit une augmentation sur 1917 de \$19,448,671 ou 6·2 p.c. Les frais d'exploitation en 1918 se sont élevés à \$273,855,436, soit un excédent sur 1917 de \$51,064,799 ou 22·9 p.c. Ces dépenses représentent 82·96 p.c. des recettes brutes au lieu de 71·7 p.c. en 1917. Le même tableau 5 établit que les différentes compagnies de chemins de fer ont reçu, sous forme de subsides en argent, une somme totale de \$160,294,331, la part contributive du gouvernement fédéral étant de \$117,682,628, celle des gouvernements provinciaux de \$29,940,865 et celle des municipalités de \$12,670,838.

**Voyageurs et marchandises.**—Le tableau 6, consacré à l'exploitation des chemins de fer depuis 1901 jusqu'en 1918, nous apprend qu'en 1918 les chemins de fer du Canada ont transporté 50,737,294 voyageurs et 127,543,687 tonnes de marchandises, soit une diminution de 3,012,386 voyageurs ou 5·6 p.c. et une augmentation de 5,627,415 tonnes de marchandises ou 4·6 p.c. sur l'année 1917. Le volume du transport des marchandises effectué en 1918 est le plus considérable qui ait jamais été atteint dans notre pays. Le tableau 15 nous montre le pourcentage, par catégories, des marchandises transportées; elles se divisent ainsi: agriculture 18·72; animaux 3·34; mines 36·99; forêts 16·35; manufactures 17·54; marchandises 3·96 et divers 3·10.

**Aide gouvernementale accordée aux chemins de fer.**—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, 9, 10 et 11 nous révèlent la nature et l'étendue. Les principales formes revêtues par cette aide ont consisté en octrois de terre, 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 1918, ces terres couvraient une surface de 55,740,249 acres.

**Chemins de fer de l'Etat.**—En exécution de l'une des conditions de la Confédération, le gouvernement de la Puissance entreprit la construction d'une voie ferrée entre l'ancienne province du Canada et les ports de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, sur l'Atlantique, qui sont libres de glace. Ce chemin de fer, connu sous le nom d'Intercolonial fut achevé en 1876. En 1903, le gouvernement fédéral construisit le tronçon oriental du chemin de fer National Transcontinental, c'est-à-dire depuis Moncton, N.-B., jusqu'à Winnipeg, Man. qu'il loua à la compagnie des chemins de fer du Grand Tronc Pacifique pour une période de cinquante ans; cette construction avait coûté jusqu'au 31 mars 1918 la somme de \$164,488,237 (tableau 13). Mais cette compagnie ayant failli à ses obligations, le gouvernement lui-même en entreprit l'exploitation. L'Etat canadien est également propriétaire du chemin de fer de l'Île du