

depuis lors, elle se confond avec l'année de calendrier, de telle sorte que, dans la plupart des tableaux, l'année 1919 paraît deux fois. Le tableau 1 donne la longueur du réseau canadien par année, de 1835 à 1920 et le tableau 2 indique sa répartition entre les provinces, pendant chacune des années 1914 à 1920.

Capitalisation des chemins de fer.—Le tableau 3 est consacré à la capitalisation des chemins de fer canadiens en chacune des années 1876 à 1920. Cette année-là, cette capitalisation atteignait \$2,170,030,-128, constitués par \$1,323,705,962 d'actions et obligations et \$846,-324,166 de dettes consolidées.

Opérations des diverses compagnies.—Le tableau 4 énumère la longueur du réseau, le capital souscrit (y compris dette consolidée), les recettes et dépenses d'exploitation des chemins de fer canadiens en l'année 1920. La somme des recettes atteignit \$492,101,104 et les dépenses d'exploitation se sont élevées à \$478,248,154, c'est-à-dire 97.19 p.c. des recettes, ainsi que le démontre le tableau 5.

Voyageurs et marchandises.—Les tableaux 5 et 8 constituent une analyse de la circulation des voyageurs et du trafic des marchandises durant les dernières années. Le tableau 5 nous montre que la relation des recettes aux dépenses de 1920 n'avait jamais été aussi défavorable depuis 1901, cette situation étant principalement attribuable aux salaires élevés, ainsi qu'on peut le voir au tableau 9. Le tableau 6 est un relevé des recettes brutes, des dépenses d'exploitation et des recettes nettes, par mille, des lignes ainsi que des recettes brutes et des dépenses d'exploitation, par train-mille. Le tableau 7 nous apprend comment se répartissent les dépenses d'exploitation pendant les quatre dernières années, le tableau 8 résume la circulation des voyageurs et le trafic des marchandises depuis 1910 et le tableau 9 nous fait connaître le nombre du personnel, le chiffre des traitements, appointements et salaires et la proportion de ceux-ci aux recettes brutes et aux dépenses d'exploitation, pour chacune des années 1907 à 1920. Le matériel roulant depuis 1916 jusqu'à 1920 fait l'objet du tableau 10; enfin les tableaux 11 et 12 sont consacrés à la nomenclature des principales marchandises transportées par les chemins de fer, entre 1917 et 1920, cette dernière année sous une classification nouvelle.

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 1920, ces subsides représentaient 58,121,916 acres.