

18.—Immobilisations des chemins de fer de l'Etat jusqu'au 31 mars 1932.—fin.

(Du rapport annuel du Ministère des Chemins de Fer et Canaux.)

Réseaux.	Immobilisations, exercice 1932.	Immobilisations globales.
	\$	\$
CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT—fin.		
<i>B. Lignes non exploitées par le C.N.R.—</i>		
Hudson Bay Railway.....	920,499	31,194,693
Hudson Bay Railway—Terminus de Nelson.....	—	6,240,201
Hudson Bay Railway—Terminus de Churchill.....	4,316,168	11,605,719
Totaux, réseaux non exploités par le C.N.R.....	5,265,506	49,040,613
Totaux, chemins de fer de l'Etat.....	6,242,326	439,827,903
AUTRES RÉSEAUX ET DIVERS—		
Annapolis and Digby Railway.....	—	660,683
Central Canada Railway.....	—	175,000
North Railway.....	—	250,000
Voitures du gouverneur général.....	—	71,539
Frais divers.....	—	18,000
Yukon Territory Works, Stikine-Teslin Railway (entrée figurant en partie sous "H" des comptes publics).....	—	283,324
Canadian Pacific Railway.....	—	62,791,435
Grand Trunk Railway—Comptes obligations.....	—	15,142,634
Grand Trunk Railway—Compte intérêts.....	—	10,457,458
Grand Trunk Railway—Compte spécial.....	—	7,302
Grand Trunk Railway—Actions de priorité.....	—	121,740
Canadian Northern Railway—Achat d'obligations.....	—	10,000,000
Prêts aux chemins de fer—		
Canadian Northern Railway.....	—	255,408,804
Grand Trunk Railway.....	—	118,582,182
Grand Trunk Pacific Railway.....	—	116,006,599
Canadian National Railways.....	—	57,482,653
Prêts aux chemins de fer—Achat d'outillage.....	—	56,926,001
Totaux, autres réseaux et divers.....	—	704,385,354
Grands totaux, immobilisations.....	6,242,326	1,144,213,257

Consolidation et organisation du réseau Canadien National.¹—Conformément à une loi de 1917 (7-8 Geo. V, c. 24), le gouvernement a acquis les capital-actions du chemin de fer Canadien-Nord, dont le réseau a un parcours de 9,566.5 milles. L'insolvabilité du Grand Tronc Pacifique a conduit à la nomination du ministre des Chemins de fer comme receveur, le 9 mars 1919, et en octobre 1920 ce chemin était versé dans le réseau Canadien National. Le Grand Tronc a été acquis en vertu d'une loi, chap. 13 de la deuxième session de 1919, décrétant que l'indemnité à donner aux actionnaires serait établie par arbitrage. Après la décision des arbitres, on prit les mesures nécessaires pour unifier les différents chemins de fer exploités et contrôlés par le gouvernement. En octobre 1922, le bureau d'administration du Grand Tronc et celui du Canadien Nord furent remplacés par un seul bureau, celui du Canadien National, qui prit l'administration et l'exploitation de tous les chemins de fer du gouvernement canadien. L'unification du Grand Tronc et du Canadien National a été faite en vertu d'un ordre en conseil du 30 janvier 1923 qui a aussi donné force à la loi pour incorporer la compagnie du chemin de fer Canadien National (c. 13, 1919). Ceci fut suivi d'un ordre en conseil du 5 février 1923 désignant Montréal comme siège social de la compagnie.

Exploitation des Chemins de fer Nationaux Canadiens.—Le parcours du Canadien National, le 31 décembre 1931, y compris le réseau des Etats-Unis, mais à l'exclusion du Northern Alberta (qui est exploité conjointement par le Canadien National et le Canadien Pacifique) est de 20,538.24, ce qui, avec le parcours des

¹Pour plus de détails sur l'acquisition du Canadien Nord, du G.T.R. et du G.T.P.R. par le Dominion, voir Annuaire de 1926, pp. 611-613.