

12.—Obligations des chemins de fer garanties par le gouvernement fédéral et par les gouvernements provinciaux au 31 décembre 1935.

Gouvernement.	Garantie effective au 31 déc. 1935.
	\$
Nouveau-Brunswick.....	3,644,977
Ontario.....	7,859,998
Manitoba.....	3,000,000
Saskatchewan.....	17,904,062
Alberta.....	18,394,428
Colombie Britannique.....	45,186,001
Total garanti par les provinces.....	95,989,466
Gouvernement fédéral.....	721,534,632 ¹
Grand total.....	817,524,098

¹ Ne comprend pas \$216,207,142 d'obligations perpétuelles et d'actions garanties du Grand-Tronc qui maintenant font partie du Canadien National,—dont l'intérêt et les dividendes sont garantis par le gouvernement fédéral, ni les valeurs garanties par l'Etat que le gouvernement détient lui-même; par contre, cette somme comprend \$48,000,000 avancés au Canadien-Pacifique par les banques et garantis par le gouvernement fédéral. Cette dernière somme n'est pas comprise dans les garanties aux chemins de fer dans les Comptes Publics, car elle est indiquée comme une garantie en vertu de la loi de secours.

STATISTIQUES FINANCIERES DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Chemins de fer de l'Etat canadien.—Le chemin de fer Intercolonial, dont la construction, achevée en 1876, était l'une des conditions de la Confédération, et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, inauguré en avril 1875 ont, de tout temps, appartenu au gouvernement fédéral et ont été exploités par lui. En 1903, le gouvernement fédéral entreprit la construction du chemin de fer national transcontinental, entre Moncton et Winnipeg, avec l'intention de le donner à bail à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc Pacifique pour une durée de 50 ans. Mais lorsque cette construction fut achevée, en 1915, à cause de conditions surgissant de la guerre, cette compagnie ne se trouva pas en mesure d'en assumer l'exploitation, et le gouvernement lui-même s'en chargea; il dut en même temps prendre à bail l'embranchement du G.T.P. vers le lac Supérieur, lequel se trouvait isolé de la ligne principale. Par la suite, un certain nombre d'autres tronçons furent acquis dans l'est. Le chemin de fer de la baie d'Hudson est une valeur passive directe au compte du gouvernement fédéral et est exploité par le Canadien National au profit du Gouvernement depuis le 1er avril 1935, mais il n'est pas compris dans les données du Canadien National. Au 31 mars 1936, le coût total de ce chemin de fer était de \$33,605,777 et celui des travaux de terminus à Churchill, \$13,694,421, à l'exclusion de la dépense de \$6,274,218 pour le terminus à Nelson, dont une partie a été récupérée.*

* Ces chiffres du coût total comprennent les déficits d'opération encourus pendant la construction.

13.—Immobilisation des chemins de fer de l'Etat, y compris les prêts, jusqu'au 31 mars 1936,¹ et pour l'année fiscale 1936.

NOTA.—Extrait du rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux (maintenant le ministère des Transports). Ces immobilisations paraissent pour chaque chemin de fer aux pp. 697-698 de l'Annuaire de 1936. Depuis, à l'exception du chemin de fer de la baie d'Hudson et des prêts au Canadien National, elles ont peu varié en ces dernières années; elles sont encore mentionnées ici, mais seulement en autant que les principaux item dignes d'intérêt sont concernés.

Réseaux.	Immobilisations, exercice 1936.	Immobilisations globales.
1. Chemins de fer de l'Etat.		
A. RÉSEAUX EXPLOITÉS PAR LE C.N.R.—		
Système de l'Intercolonial.....	Cr. 102,972	132,283,653
Prince Edward Island Railway.....	Cr. 33,269	16,500,277
National Transcontinental Railway.....	Cr. 117,211	168,350,661
Autres chemins de fer.....	néant	71,745,412
TOTAUX.....	Cr. 253,452	388,880,003

¹ Comprend certaines pertes d'exploitation jusqu'à 1932.