

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

Réseaux.	Immobilisations, exercice 1936.	Immobilisations globales.
<b>1. Chemins de fer de l'Etat—fin.</b>	<b>\$</b>	<b>\$</b>
<b>B. LIGNES NON EXPLOITÉES PAR LE C.N.R.—</b>		
Hudson Bay Railway.....	158,540	32,555,943
Hudson Bay Railway—Terminus de Nelson.....	néant	6,240,201
Hudson Bay Railway—Terminus de Churchill.....	121,240	13,147,077
<b>TOTAUX.....</b>	<b>279,780</b>	<b>51,943,221</b>
<b>Totaux, chemins de fer de l'Etat.....</b>	<b>26,328</b>	<b>440,823,224</b>
<b>2. Autres item.</b>		
Wagons du Gouverneur Général.....	néant	71,539
Canadian Northern—Achat d'obligations.....	néant	10,000,000
Prêts aux chemins de fer Canadian Northern, Grand Trunk, Grand Trunk Pacific, Canadian National et achat d'outillage.....	9,336,790	681,917,660
Grand Trunk Railway—Comptes.....	néant	25,729,133
Pacifique-Canadien—Concession et valeur des voies transférées.....	néant	62,791,435
Autres chemins de fer.....	néant	1,369,007
<b>Totaux, autres item.....</b>	<b>9,336,791</b>	<b>781,878,774</b>
<b>Grands totaux, immobilisations.....</b>	<b>9,363,118</b>	<b>1,222,701,998</b>

<sup>1</sup> Comprend certaines pertes d'exploitation jusqu'à 1932.

**Consolidation et organisation du réseau Canadien National.\***—Conformément à une loi de 1917 (7-8 Geo. V, c. 24), le gouvernement a acquis le 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 séquestre, le 9 mars 1919, et en octobre 1920 ce chemin était joint au réseau Canadien National. Le Grand Tronc a été acquis en vertu d'une loi, chap. 13 des statuts 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 constituant la compagnie du chemin de fer Canadien National et concernant les chemins de fer de l'Etat (c. 13, 1919).

**Situation financière du réseau Canadien National.†**—Dans le tableau 14, l'expression "lignes canadiennes" comprend le réseau du Canadien-Nord, celui du Grand Tronc au Canada, du Grand Tronc Pacifique et des chemins de fer de l'Etat. Les "lignes des Etats-Unis" comprennent celles connues comme le réseau de la Nouvelle-Angleterre, le Grand Tronc Occidental, le Duluth, Winnipeg & Pacific et le Central-Vermont depuis le 1er février 1930. Le chemin de fer de la Baie d'Hudson est retourné sous le contrôle du gouvernement alors qu'il était en voie de construction et les crédits qui lui sont destinés ne sont pas compris dans les chiffres de 1926 et des années subséquentes.

\* Pour 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.

† Pour les statistiques détaillées sur l'exploitation et la situation financière du réseau Canadien National au cours de 1935, voir les Statistiques des chemins de fer, 1935 et du réseau Canadien National, 1923-35, publiées par le Bureau Fédéral de la Statistique, ainsi que le Rapport annuel du réseau Canadien National.