

Canadien National. Du capital-actions du trust des titres, sans valeur nominale, a été versé au gouvernement en échange de ces nantissements, à une valeur initiale déclarée égale à la somme des prêts utilisés pour fins de capital, soit \$270,037,438. Une somme de \$247,628,339 de capital-actions détenue par le gouvernement a été annulée et un nantissement de \$15,142,633 pour un vieil octroi de la province du Canada a été abandonné. La propriété de toutes les actions des divers chemins de fer a été placée sous le contrôle du Canadien National, le gouvernement recevant en retour des actions de cette dernière compagnie.

Il y a eu beaucoup de confusion quand le passif des Chemins de fer de l'Etat et celui du gouvernement ont été mis ensemble; pour éviter tout double emploi à l'avenir la loi pourvoit que le passif des Chemins de fer de l'Etat envers le gouvernement (exception faite du financement temporaire) figurera sous l'en-tête descriptif de "Gouvernement fédéral—Part du propriétaire"; la raison en est que ce passif est compris dans la dette nette du Canada. Le 1er janvier 1937, ce compte est le suivant:

Gouvernement fédéral—Part du propriétaire—	
1,000,000 de capital-actions sans valeur nominale du Canadien National émises pour la valeur résiduelle du capital-actions du Canadien Northern.....	\$ 18,000,000-00
5,000,000 de capital-actions sans valeur nominale émises par le Securities Trust au gouvernement en considération des avances—réclamations pour intérêt non payé et le collatéral détenu par le gouvernement....	270,037,437-88
Dépenses du gouvernement au compte capital pour les Chemins de fer du gouvernement canadien.....	388,290,263-52
	<u>\$ 676,327,701-40</u>

Ce nouveau compte va refléter annuellement toutes les pertes au compte capital dues à des abandons et des pertes semblables qui ne sont pas comprises dans le déficit annuel du chemin de fer tel que soumis au Parlement.

Les déficits seront payés à même le fonds consolidé du Canada, conformément aux stipulations de la loi du Canadien National—Canadien Pacifique, 1936, qui stipule que les déficits ne devront pas être fondés. Toute assistance temporaire du gouvernement au compte capital sera remboursée au moyen d'obligations vendues par les Chemins de Fer Nationaux.

Enfin, la loi stipule qu'un appendice sera ajouté aux Comptes Publics du Canada pour montrer le rapport historique de l'assistance fédérale aux chemins de fer; une note à cet effet paraîtra au bilan des Chemins de fer de l'Etat en rapport avec la "Part du propriétaire".

### Sous-section 3.—Trafic des chemins de fer.

Outre une analyse des statistiques du trafic-voyageur et du trafic-marchandise pour tous les chemins de fer, les opérations et le trafic du réseau Canadien National font le sujet d'une analyse distincte; car le fait d'être contrôlé par le gouvernement fédéral lui confère un intérêt spécial.

**Trafic-voyageur et trafic-marchandise.**—Le plus fort volume du trafic-voyageur, tel qu'il est indiqué par les voyageurs transportés sur une distance d'un mille, fut atteint l'année civile 1919 et celui du trafic-marchandise, en 1928. Au cours des récentes années le trafic-marchandise aussi bien que le trafic-voyageur, particulièrement ce dernier, ont été affectés par l'augmentation dans l'usage des voitures automobiles et cette diminution dans le trafic a été amplifiée par le déclin général dans l'activité commerciale après 1929, mais des améliorations se produisirent en 1934, 1935 et 1936.