

**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-actement 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, c. 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, les mesures nécessaires furent prises 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).

**Finances courantes du réseau Canadien National.†**—Les recettes brutes, les frais d'exploitation et les revenus nets ne se rapportent qu'aux chemins de fer à vapeur et aux télégraphes commerciaux, mais les déficits comprennent le réseau entier et aussi les chiffres du réseau électrique Niagara, St. Catharines et Toronto Railway (tramway électrique) et autres chemins de fer exploités séparément, les hôtels, les télégraphes commerciaux, les vapeurs côtiers et toutes autres exploitations externes.

En vertu de la loi sur la revision du capital des Chemins de Fer Nationaux du Canada (c.22, 1937), l'intérêt sur les prêts (\$530,832,598) du Gouvernement fédéral et les intérêts en souffrance (\$43,949,039) ont été annulés comme passif du chemin de fer; ils sont éliminés du tableau 15.

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

† Pour statistiques détaillées sur l'exploitation et la situation financière du réseau Canadien National au cours de 1938, voir Statistiques des chemins de fer, 1938, et du réseau Canadien National, 1923-38, publiées par le Bureau Fédéral de la Statistique, ainsi que le Rapport annuel du réseau Canadien National.

### 15.—Recettes brutes, frais d'exploitation, recettes nettes, charges fixes et déficits des Chemins de Fer Nationaux du Canada,<sup>1</sup> 1923-38.

NOTE.—Les appropriations, etc. du réseau Hudson Bay ne sont pas comprises avec les données de 1926 et des années postérieures car, bien que ce réseau ait été remis au gouvernement au cours de sa construction, il ne fait pas maintenant partie du Canadien National.

Année.	Recettes brutes d'exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes nettes d'exploitation.			Revenu disponible pour charges fixes.
			Lignes canadiennes. <sup>2</sup>	Lignes américaines. <sup>3</sup>	Total.	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1923.....	256,961,590	235,838,046	12,543,443	8,580,101	21,123,544	15,248,264
1924.....	239,596,670	221,622,049	12,494,459	5,480,162	17,974,621	16,919,824
1925.....	249,411,884	216,290,434	24,702,755	8,418,695	33,121,450	32,343,023
1926.....	270,982,223	223,561,262	36,312,349	11,108,612	47,420,961	43,505,500
1927.....	274,879,118	233,305,267	30,959,378	10,614,473	41,573,851	38,389,220
1928.....	304,591,268	249,731,696	42,638,750	12,220,822	54,859,572	48,289,321
1929.....	290,496,980	248,632,275	30,998,589	10,866,116	41,864,705	36,604,368
1930.....	250,368,998	228,288,023	16,944,523	5,136,452	22,080,975	19,971,106
1931.....	200,505,162	199,312,995	2,313	1,189,854	1,192,167	Dr. 1,738,089
1932.....	161,103,594	155,208,161	5,647,334	248,099	5,895,433	Dr. 1,316,739
1933.....	148,519,742	142,812,559	4,128,998	1,578,185	5,707,183	Dr. 1,111,028
1934.....	164,902,502	151,936,079	10,527,798	2,438,625	12,966,423	8,715,785
1935.....	173,184,502	158,926,249	9,502,437	4,755,816	14,258,253	8,014,635
1936.....	186,610,489	171,477,690	9,096,990	6,035,809	15,132,799	8,975,091
1937.....	198,396,609	180,788,858	11,370,576	6,237,175	17,607,751	11,241,763
1938.....	182,241,723	176,175,312	4,497,824	1,568,587	6,066,411	1,019,255

Pour renvois, voir à la fin du tableau, p. 667.