

8.—Obligations des chemins de fer garanties par le Gouvernement fédéral et par les gouvernements provinciaux, 31 décembre 1941 et 1942—fin

Gouvernement	Canadien National	Pacifique Canadien	Autres chemins de fer	Total
	\$	\$	\$	\$
1942				
Gouvernements provinciaux—				
Nouveau-Brunswick.....	658,919	Nil	465,000	1,123,919
Alberta.....	1,732,296	“	2,420,000	4,152,296
Colombie Britannique.....	2,326,607	“	Nil	2,326,607
Total garanti par les provinces.....	4,717,822	—	2,885,000	7,602,822
Gouvernement fédéral.....	731,198,500 ¹	Nil	Nil	731,198,500 ¹
Grands totaux.....	735,916,322¹	—	2,885,000	738,801,322¹

¹ Ne comprend pas \$104,761,010 en 1941 et \$10,697,936 en 1942 d'obligations perpétuelles et d'actions garanties du Grand Tronc, maintenant partie du Canadien National, dont l'intérêt et les dividendes sont garantis par le Gouvernement fédéral.

STATISTIQUES FINANCIÈRES DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

L'Annuaire de 1926 donne, pp. 611-613, une description de l'origine et du développement des chemins de fer de l'Etat au Canada. Cet article décrit leur unification sous les Chemins de Fer Nationaux du Canada en 1923. 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 pour le compte du Gouvernement depuis le 1er avril 1935, mais il n'est pas compris dans les données du réseau Canadien National. Au 31 mars 1943, le coût total de ce chemin de fer est de \$33,536,177, à l'exclusion des \$6,274,150 dépensés pour le terminus à Nelson et des \$2,237,685 perdus dans l'exploitation. Le surplus d'exploitation pour l'année fiscale 1942-43 s'établit à \$112,121.

La majeure partie des immobilisations fédérales dans les chemins de fer est constituée par le coût de construction du réseau de l'Intercolonial, du Transcontinental National et du chemin de fer de la baie d'Hudson, et le prix d'achat des petits chemins de fer des provinces de l'Est. Le terminus à Churchill, comprenant un élévateur à grain, un entrepôt et des docks, a été transféré au Conseil des Ports Nationaux et les immobilisations, effacées du compte des chemins de fer. Les prêts et avances au Canadien National pour le paiement des déficits d'exploitation ont été chargés au compte du revenu consolidé du Dominion et également effacés du compte des chemins de fer, et d'autres ajustements ont été faits en vertu de la loi sur la révision du capital des Chemins de Fer Nationaux du Canada, 1937.

Outre ces dépenses, le Gouvernement fédéral a fait des prêts au Canadien National et au Pacifique Canadien pour fins de capital, pour des programmes de travaux spéciaux et pour outillage loué aux chemins de fer; les montants en cours au 31 décembre 1942 étaient: Canadien National, \$26,346,206; Pacifique Canadien, \$12,238,154; total, \$38,584,360.