

n'ont été faits soit par le gouvernement du Dominion, soit par ceux des provinces depuis 1939; la situation, telle qu'elle existait au 31 décembre 1940, est établie aux pp. 596-597 de l'Annuaire de 1942.

Pendant la période d'expansion ferroviaire avant la guerre de 1914-18, les gouvernements provinciaux garantissaient les obligations de certaines lignes de chemins de fer qui, par la suite, ont été incorporées aux Chemins de fer Nationaux du Canada. A mesure que ces obligations arrivent à l'échéance, elles sont payées par le Canadien National en grande partie au moyen de fonds obtenus par l'émission de nouvelles obligations garanties par le gouvernement fédéral. De cette façon, des obligations garanties par les gouvernements d'Ontario, de Manitoba et de Saskatchewan ont été éliminées ces dernières années.

8.—Obligations des chemins de fer garanties par le gouvernement fédéral et par les gouvernements provinciaux, 31 décembre 1943

Gouvernement	Canadien National	Autres chemins de fer	Total
	\$	£	\$
Gouvernements provinciaux—			
Nouveau-Brunswick.....	648,451	465,000	1,113,451
Alberta.....	Néant	2,420,000	2,420,000
Colombie Britannique.....	2,137,605	Néant	2,137,605
Total garanti par les provinces.....	2,786,056	2,885,000	5,671,056
Gouvernement fédéral.....	675,455,382 ¹	Néant	675,455,382
Grands totaux.....	678,241,438¹	2,885,000	681,126,438

¹ Ne comprend pas \$9,835,543 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'Etat

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 1944, le coût total de ce chemin de fer est de \$23,596,059, à l'exclusion des \$6,274,150 dépensés pour le terminus à Nelson et des \$2,585,558 perdus dans l'exploitation. Le déficit d'exploitation pour l'année financière 1943-44 s'établit à \$347,873.

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 passés 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 revision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.