

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, du Manitoba et de la 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 1944

Gouvernement	Canadien National	Autres chemins de fer	Total
	\$	\$	\$
Gouvernements provinciaux—			
Nouveau-Brunswick.....	622,658	465,000	1,087,658
Colombie Britannique.....	2,079,497	néant	2,079,497
Total, garanti par les provinces.....	2,702,155	465,000	3,167,155
Gouvernement fédéral.....	587,904,473 ¹	néant	587,904,473
Grands totaux.....	570,606,628¹	465,000	571,071,628

¹ Ne comprend pas \$8,680,854 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 1945, le coût total de ce chemin de fer est de \$33,602,517, à l'exclusion des \$6,274,113 dépensés pour le terminus à Nelson et des \$3,150,498 perdus dans l'exploitation. Le déficit d'exploitation pour l'année financière 1944-45 s'établit à \$564,940.

La majeure partie des placements fédéraux 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 placements, effacés 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.

La loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, c. 22 des statuts de 1937, est exposée à la page 675 de l'Annuaire de 1939. Dans la même édition, un tableau aux pp. 675-676 montre le bilan consolidé condensé au 31 décembre 1936, les ajustements autorisés par la loi sur la revision du capital et le bilan révisé au 1er janvier 1937.