

l'organisation du réseau National Canadien, toutes les émissions d'obligations de ce réseau, sauf celles qui s'appliquent au matériel roulant, ont été garanties par le gouvernement fédéral. Aucune nouvelle concession de terrains et nulle subvention en espèces n'ont été accordées ni par le gouvernement fédéral, ni par ceux des provinces depuis 1939; la situation, telle qu'elle existait au 31 décembre 1940, est décrite aux pp. 596-597 de l'*Annuaire* de 1942.

Pendant la période d'expansion ferroviaire avant la guerre de 1914-1918, 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. À mesure que ces obligations arrivent à l'échéance, elles sont payées par le National Canadien 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 1945

Gouvernement	National Canadien	Autres chemins de fer	Total
	\$	\$	\$
Gouvernements provinciaux—			
Nouveau-Brunswick.....	622,657	465,000	1,087,657
Colombie-Britannique.....	1,964,275	néant	1,964,275
Total, garanti par les provinces.....	2,586,932	465,000	3,051,932
Gouvernement fédéral.....	517,278,212	néant	517,278,212
Grands totaux.....	519,865,144	465,000	520,330,144¹

¹ Ne comprend pas \$8,410,102 d'obligations perpétuelles et d'actions garanties du Grand Tronc, maintenant partie du National Canadien, 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 National Canadien pour le compte du gouvernement depuis le 1er avril 1935, mais il n'est pas compris dans les chiffres du réseau National Canadien. Au 31 mars 1946, le coût total de ce chemin de fer est de \$33,620,333, à l'exclusion des \$6,274,113 dépensés pour le terminus à Nelson et des \$3,650,167 perdus dans l'exploitation. Le déficit d'exploitation pour l'année financière 1945-1946 s'établit à \$499,669.

La majeure partie des placements fédéraux dans les chemins de fer est constituée par le coût de la 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, qui comprend 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 National Canadien pour le paiement des déficits d'exploitation ont été passés au compte du revenu consolidé de l'Etat 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.