

Sous-section 4.—Chemins de fer Nationaux du Canada

L'Annuaire de 1926 expose, pp. 611-613, l'origine et le développement des chemins de fer de l'État au Canada. L'article décrit leur unification sous les chemins de fer Nationaux du Canada en 1923. Le chemin de fer de la baie d'Hudson, responsabilité directe du gouvernement fédéral, est exploité par le National-Canadien pour le compte du gouvernement depuis le 1^{er} avril 1935, mais n'est pas compris dans les chiffres du réseau National-Canadien. Au 31 mars 1948, les dépenses d'établissement de ce chemin de fer sont de \$33,263,260, à l'exclusion des \$6,240,096 dépensés pour le terminus de Port-Nelson (Man.) et d'une perte d'exploitation de \$4,383,427. Le déficit d'exploitation pour l'année financière 1947-1948 s'établit à \$266,364.

La majeure partie des placements fédéraux dans les chemins de fer comprend 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 de petits chemins de fer dans les provinces de l'Est. Le terminus de Churchill (Man.), qui comprend un élévateur à grain, un entrepôt et des docks, a été confié au Conseil des ports nationaux et les placements ont été supprimés du compte des chemins de fer. Les prêts et avances au National-Canadien pour combler des déficits d'exploitation ont été passés au compte du revenu consolidé de l'État et également rayés du compte des chemins de fer; d'autres mises au point ont été faites en vertu de la loi de 1937 sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada.

Comme le réseau de l'État offre un certain intérêt, certaines statistiques particulières sont données touchant l'actif, la dette, les comptes d'exploitation, le nombre de milles de parcours et la circulation du réseau. On pourra obtenir plus de détails en consultant le rapport spécial, *Chemins de fer Nationaux du Canada, 1923-1948*, publié par le Bureau fédéral de la statistique.

13.—Actif des chemins de fer Nationaux du Canada, 31 décembre 1922 et 1948

Compte	31 déc. 1922	31 déc. 1948	Aug. (+) ou dim. (-)
	\$	\$	\$
Placements—			
Voies et matériel.....	1,765,323,644	2,071,916,913	+306,593,269
Améliorations de propriétés ferroviaires à bail.....	1,492,123	2,465,307	+973,184
Fonds d'amortissement.....	4,629,855	—	-4,629,855
Dépôts au lieu de propriétés hypothéquées vendues.....	6,171,808	18,698,204	+12,526,396
Diverses propriétés.....	34,767,914	64,535,010	+29,767,096
Sociétés affiliées.....	24,253,323	64,547,637	+40,294,314
Autres placements.....	5,789,464	920,142	-4,869,322
Fonds d'entretien différé.....	—	17,000,000	+17,000,000
Totaux, placements.....	1,842,428,131	2,240,083,213	+397,655,082
Actif courant—			
Encaisse.....	14,651,422	25,417,676 ¹	+10,766,254
Dépôts spéciaux.....	6,139,435	4,814,419	-1,325,016
Prêts et effets à recevoir.....	11,600	—	-11,600
Balances à recevoir, service du trafic et des wagons.....	2,528,622	—	-2,528,622
Balances nettes à recevoir d'agents et conducteurs.....	5,386,673	16,604,558	+11,217,885
Comptes divers à recevoir.....	16,857,420	11,851,850 ²	-5,275,570
Matériel et fournitures.....	41,408,999	74,024,304	+32,615,305
Intérêts et dividendes à recevoir.....	377,003	214,539	-162,464
Loyers à recevoir.....	112,269	—	-112,269
Autre actif courant.....	106,775	4,617,367	+4,510,592
Totaux, actif courant.....	87,580,218	137,274,713	+49,694,495

Renvois à la fin du tableau, p. 782.