

On est à mettre la dernière main aux plans en vue de la construction de deux autres extensions. Afin de donner accès aux richesses minérales et forestières de Chibougamau dans le Nord du Québec, un nouveau chemin de fer sera aménagé de Beattyville, le terminus actuel de la ligne de Barraute, jusqu'à Lac-Caché, soit une distance de 149 milles. Au delà de Lac-Caché, la ligne se prolongera sur une distance de six milles franc nord jusqu'à Chibougamau. La branche orientale de la ligne reliera la région à Saint-Félicien dans la région du lac Saint-Jean.

Une autre ligne doit ouvrir la région de Manitouwadge, dans le Nord-Ouest de l'Ontario, où l'on vient de découvrir de riches gisements de cuivre, de zinc et d'argent. La ligne ira d'Hillspport, sur la ligne principale du National-Canadien, à 42 milles à l'ouest d'Hornepayne, en direction sud jusqu'au lac Manitouwadge, soit une distance d'environ 27 milles. On s'attend que la région de Manitouwadge fournira du minerai au rythme de 10,000 tonnes par jour et nécessitera un trafic montant d'environ 60,000 tonnes par année.

Bien que l'avion joue un rôle important dans la découverte et la mise en valeur initiale de nouvelles ressources dans les régions éloignées du pays, le rail est absolument indispensable à l'essor de ces entreprises. Seul le chemin de fer peut assurer en permanence une liaison sûre et économique avec les marchés des régions déjà bien développées du Canada.

Statistique financière des chemins de fer Nationaux du Canada*.—

Composition du capital et dette.—Voici les principaux changements apportés par la loi de 1952 sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada:

- 1^o Sur la dette portant intérêt et due au gouvernement fédéral, \$736,385,405, soit 50 p. 100 du capital emprunté et non remboursé le 1^{er} décembre 1951, ont été échangés pour des actions privilégiées non cumulatives, à 4 p. 100, de la Compagnie du National-Canadien. Les dividendes relatifs aux actions privilégiées à 4 p. 100 doivent être payés dans la mesure où des bénéfices sont disponibles après le paiement des impôts sur le revenu.
- 2^o Les prêts consentis par le gouvernement fédéral et non remboursés, au montant de 100 millions de dollars, ont été convertis en obligations de 20 ans, à 3½ p. 100, échéant le 1^{er} janvier 1972. Aucun intérêt sur ces obligations n'est exigible à l'égard des dix premières années.
- 3^o Le capital-actions du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, au montant de \$378,518,135, a été transféré à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada en échange d'un montant égal du capital-actions de la compagnie.
- 4^o En chacune des années de 1952 à 1960, le gouvernement fédéral achètera des actions privilégiées, à 4 p. 100, dont la valeur d'ensemble égalera 3 p. 100 des recettes brutes annuelles; la compagnie doit affecter ces fonds au financement des améliorations apportées aux immobilisations.

Par suite de ces rajustements, la proportion de capitalisation totale représentée par la part de propriétaire au compte "Actionnaire" a été portée de 34.5 p. 100 le 31 décembre 1951 à 67.2 p. 100 le 1^{er} janvier 1952 et la proportion du capital emprunté a été réduite en conséquence. À noter que ces pourcentages ne tiennent pas compte du capital-actions des sociétés filiales (\$4,518,890) alors détenu par le public.

* Le Chemin de fer de la Baie d'Hudson relève directement du gouvernement fédéral et est exploité pour le compte de l'État par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada depuis le 1^{er} avril 1935. La statistique relative à l'exploitation de ce chemin de fer n'est pas incluse dans celle de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.