

Plus tard est venue la garantie des obligations et, depuis l'organisation du National-Canadien, toutes les émissions d'obligations du réseau, sauf celles qui s'appliquent au matériel roulant, ont été garanties par le gouvernement fédéral. Les gouvernements fédéral et provinciaux n'ont plus accordé d'autres concessions de terres ni subventions en espèces depuis 1939.

Pendant la période d'expansion ferroviaire antérieure à 1918, certaines provinces garantissaient les obligations de lignes de chemins de fer qui, par la suite, ont été incorporées aux chemins de fer Nationaux du Canada. A mesure qu'elles arrivent à l'échéance ou sont retirées, ces obligations 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. Des obligations garanties par l'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont ainsi été éteintes ces dernières années. Les seules obligations de chemin de fer garanties par une province et en cours le 31 décembre 1953 étaient celles du gouvernement du Nouveau-Brunswick, au montant de \$465,000. Les garanties du gouvernement fédéral à la même date se chiffraient par \$510,248,955: ce montant ne comprend pas une somme de \$3,728,436 d'obligations perpétuelles et d'actions garanties du Grand-Tronc, maintenant rattaché au National-Canadien, dont l'intérêt et les dividendes sont garanties par le gouvernement fédéral.

Sous-section 3.—Trafic

Le tableau 8 donne les statistiques de 1944 à 1953 des voyageurs et marchandises transportés par tous les chemins de fer. Le National-Canadien fait l'objet d'une analyse distincte aux pp. 824-825.

8.—Statistique des services de voyageurs et de marchandises, 1944-1953

NOTA.—Les chiffres de 1910 à 1943 figurent aux tableaux correspondants des *Annuaire*s antérieurs

Année	VOYAGEURS				
	Trains-voyageurs-milles productifs ¹	Wagons-voyageurs-milles ¹	Voyageurs transportés ²	Voyageurs transportés un mille	Voyageurs transportés un mille par mille de ligne
1944.....	46,575,706	450,042,986	60,335,950	6,873,188,000	162,729
1945.....	47,067,607	447,822,527	53,407,845	6,380,155,000	150,917
1946.....	45,700,856	415,890,589	43,405,177	4,648,558,000	109,773
1947.....	45,367,725	398,646,636	40,941,387	3,732,777,000	88,218
1948.....	46,101,568	410,689,409	38,279,981	3,477,273,000	82,193
1949.....	45,680,009	407,421,229	34,883,803	3,193,174,337	74,497
1950.....	43,744,164	392,800,555	31,139,092	2,816,154,232	65,519
1951.....	46,200,947	415,178,734	30,995,604	3,110,240,504	72,424
1952.....	47,663,617	431,234,562	30,167,145	3,151,261,385	73,319
1953.....	46,977,271	430,726,717	28,736,159	2,985,943,809	69,378
	Recette moyenne par voyageur-mille	Recette moyenne par voyageur	Parcours moyen d'un voyageur	Moyenne de voyageurs par train	Recette par train de voyageurs par mille
	cents	\$	milles		\$
1944.....	1.92	2.18	114	148	3.82
1945.....	1.96	2.34	120	136	3.70
1946.....	2.15	2.30	107	102	3.21
1947.....	2.35	2.14	91	82	3.01
1948.....	2.40	2.18	91	75	2.92
1949.....	2.66 ³	2.44 ³	92 ³	69	3.05
1950.....	2.79	2.52	90	65	3.19
1951.....	2.86	2.87	100	67	3.36
1952.....	2.88	3.00	104	66	3.50
1953.....	2.88	2.99	104	64	3.53