

Northern Alberta Railway (propriété commune au Canadien-National et au Pacifique-Canadien) :

Les recettes d'exploitation ont été portées de \$2,029,371 à \$2,504,001, une augmentation de \$474,630. Les recettes nettes ont été portées de \$313,640 à \$756,579, une augmentation de \$442,939.

Intérêt payé, la perte nette pour l'année est de \$912,233, une amélioration de \$345,239 sur l'exercice 1936. La part de perte qu'assume le C.N.R., soit la moitié, est de \$456,116, une diminution de \$172,619.

Intérêt

Intérêt sur la dette consolidée due au public.

Ce service a exigé, en 1937, \$48,888,546 contre \$49,184,623 en 1936, une diminution de \$296,077 due à des conversions.

Intérêt sur les prêts de l'Etat.

L'intérêt payé à l'Etat par le Réseau sur des prêts de capital et des avances temporaires pour fins de conversion s'est élevé, en 1937, à \$1,744,550, chiffre que l'on compare à \$527,682, en 1936. Avant 1937 il n'était pas payé d'intérêt sur les prêts de capital consentis par l'Etat, mais depuis la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, l'Etat perçoit du chemin de fer, en espèces, l'intérêt sur tous ces prêts depuis le 1er janvier 1932. Ce changement de politique entraîne pour le Réseau le déboursé en espèce d'une somme additionnelle de \$1,684,753 pour l'intérêt accru en 1937.

Au cours de 1937 il a été payé en tout \$50,633,096 d'intérêt contre \$49,712,-305 en 1936.

Déficit de caisse

On a vu, par ce qui précède, qu'après paiement de tous les frais d'exploitation les recettes nettes d'exploitation du Réseau se sont élevées, en 1937, à \$17,607,750, une augmentation de \$2,474,951 sur l'année précédente. Après paiement des impôts, locations, escomptes et charges autres que les pertes de capital résultant de l'abandon de lignes et inscrits au poste "Part de propriétaire", le revenu net applicable au service de la dette est de \$8,287,288, une augmentation de \$1,878,317 sur les chiffres de 1936. Cette somme appliquée au service de la dette consolidée due au public et aux intérêts sur les prêts de l'Etat mentionnés plus haut, le déficit s'établit à \$42,345,867 contre \$43,303,393 l'année précédente.

Sans le changement de politique mentionné plus haut le déficit de caisse pour 1937 aurait été de \$40,661,114.

IMMOBILISATIONS

Elles s'élèvent pour 1937 à \$20,874,664 ainsi répartis:

Matériel roulant acheté ou construit	\$17,876,343
Transformation de wagons et de voitures de voyageurs	871,868
Climatisation des voitures	815,099
Embranchement Senneterre-Rouyn	3,132,883
Hôtel Vancouver	214,388
Reconstruction du pont sur la rivière St-Jean à Fredericton, N.-B.	551,757
Additions et améliorations, moins les réformes (net)	4,949,086
Matériel réformé—Crédit	7,536,760

\$20,874,664

Au commencement de l'année des pourparlers furent engagés entre un Comité de directeurs, représentant les divers syndicats d'employés de chemin de fer aux Etats-Unis et le *National Carriers Conference Committee*, représentant les Réseaux au sujet de l'augmentation de salaire demandée par les syndicats. Les négociations n'ayant pas abouti, le *National Mediation Board* offrit ses services qui furent acceptés, et une entente fut conclue par laquelle le salaire des em-