

Trans-Canada Air Lines

Autorisé par le *Trans-Canada Air Lines Act 1937*, le Réseau National a souscrit tout le capital-actions des *Trans-Canada Air Lines*, soit cinquante mille actions de cent dollars chacune. Au 31 décembre 1937, le réseau avait été appelé à verser dix-sept pour cent de cette souscription soit \$850,000.

Le rapport des *Trans-Canada Air Lines* est soumis à part.

Canadian National Railways—Revision du capital

A la dernière session du Parlement une loi (Ch. 22 des Statuts de 1937) fut passée qui pourvoit à l'annulation d'actions de capital et de certaines dettes du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada envers Sa Majesté et à l'ajustement des comptes du réseau. Tout ce que cette loi exigeait a été fait. L'ancien capital-actions de la *Canadian National Railway Company* (autrefois la *Grand Trunk Railway Company of Canada*) dont la valeur nominale est de cent quatre-vingt millions quatre cent vingt-quatre mille trois cent vingt-sept dollars et soixante-dix cents a été remis par l'Etat et annulé. Quatre-vingt deux millions six cents dollars, du capital-actions du *Canadian Northern* ont été remis par l'Etat et annulés. Le reliquat des actions du *Canadian Northern*, soit dix-huit millions de dollars, a été transporté par l'Etat à la *Canadian National Railway Company* en échange d'un million d'actions sans valeur nominale du capital-actions de cette dernière compagnie, soit tout le capital-actions émis par cette compagnie. Le capital-actions du "Trust des titres des chemins de fer nationaux du Canada" composé de cinq millions d'actions sans valeur nominale, a été émis en retour du transfert au Trust des titres des dettes contractées par le Réseau envers le Dominion, telles qu'elles figurent à l'annexe A de la loi, et des garanties collatérales s'y rapportant.

Le redressement du bilan du réseau a été fait le 1er janvier 1937 et pour la bonne règle les comptes de 1936, corrigés d'après la loi, apparaissent à la page 29 de ce rapport.

Le règlement autorisé par la loi se rapporte exclusivement aux relations entre l'Etat et le Réseau. Il n'a rien à voir avec l'importante dette consolidée aux mains du public.

Coopération

Au cours de l'année le Conseil d'administration a repassé les questions de coopération avec le Pacifique-Canadien et a étendu le champ de ses enquêtes. Les réalisations sous ce titre se rapportent à des questions déjà étudiées et surtout aux enquêtes visant à l'abandon de lignes de chemin de fer faisant double emploi ainsi qu'à la rédaction des ententes détaillées pour l'abandon de ces lignes quand il était recommandé par le Comité coopératif conjoint et approuvé par le Comité exécutif conjoint. L'abandon de 637 milles de voie a été approuvé et les ententes à ce sujet sont en voie de rédaction. Des ententes ont été complétées dans le cas des voies du Canadien-National entre Middleton et Bridgetown et des voies du Pacifique-Canadien entre Linwood et Littowel. Dans chaque cas, la compagnie qui abandonne sa voie cesse tout service dans le territoire. Dans les deux cas la demande d'abandon est soumise à la Commission des chemins de fer. On continue d'étudier le projet d'abandonner 1,550 autres milles de voies faisant double emploi.

Le fait notable au chapitre coopération est la conclusion, après de longues et difficiles négociations, de l'entente par laquelle le Pacifique-Canadien ferme son hôtel de Vancouver et le nouvel hôtel du Canadien-National dans cette ville est exploité en commun. Cette entente entrera en vigueur dès que l'hôtel du Canadien-National sera achevé et meublé, c'est-à-dire en 1939 probablement. Cette entente, croit-on, réduira le montant de capital engagé et rapportera aux deux compagnies des profits d'exploitation.