

20.—Recettes brutes, dépenses d'exploitation, recettes nettes, intérêt de la dette consolidée et déficit annuel des chemins de fer de l'Etat canadien et du Vermont Central, en les années 1919-1924.

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

Nomenclature.	1919.	1920.	1921.	1922.	1923.	1924.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Recettes brutes—						
Lignes canadiennes.....	171,380,730	204,586,176	201,204,669	203,062,345	214,787,207	201,224,433
Lignes des Etats-Unis.....	27,550,425	32,122,940	27,448,591	30,996,650	38,348,281	34,363,689
Total.....	198,931,155	236,709,116	228,653,260	234,059,025	253,135,488	235,588,122
Dépenses d'exploitation—						
Lignes canadiennes.....	189,501,700	238,517,900	211,531,034	205,572,978	202,936,659	189,460,404
Lignes des Etats-Unis.....	23,653,168	32,723,919	28,665,804	25,599,335	29,768,180	28,883,527
Total.....	213,154,868	271,241,819	240,196,838	231,172,313	232,704,839	218,343,931
Recettes nettes—						
Lignes canadiennes.....	-18,120,970	-33,931,724	-10,326,365	-2,510,633	11,850,548	11,764,089
Ligne des Etats-Unis.....	3,897,257	600,979	-1,217,213	5,397,345	8,580,101	5,480,162
Recettes nettes ou déficits d'exploitation.....	-14,223,713	-34,532,703	-11,543,578	2,886,712	20,430,649	17,244,251
Intérêt de la dette consolidée	38,196,268	45,402,150	55,442,796	59,565,200	65,199,324	69,632,747
Déficit annuel ¹	55,358,075	80,478,828	69,866,589	57,960,097	51,697,675	54,860,419

CHEMIN DE FER VERMONT CENTRAL

Recettes d'exploitation.....	6,288,387	7,726,522	7,135,753	7,626,626	8,627,980	8,380,752
Dépenses d'exploitation.....	6,907,961	9,193,474	7,312,559	6,520,101	7,677,081	7,298,127
Recettes nettes d'exploitat.	-619,574	-1,466,952	-176,806	1,106,525	950,899	1,082,625
Intérêt de la dette consolidée	459,132	555,658	675,870	682,377	944,902	1,126,269
Intérêt de la dette flottante.	83,464	65,419	60,040	167,420	6,834	8,412
Déficit net ¹	1,581,872	1,092,214	1,607,857	736,814	1,081,676	897,062

¹ Voir les explications de la page précédente.

Dette et charges des chemins de fer de l'Etat.—Le tableau 21 relève la dette des chemins de fer de l'Etat, à la fin de chacune des années 1919-1924, le principal, son accroissement d'année en année, l'intérêt qui s'y ajoute annuellement, et enfin l'accroissement annuel de cet intérêt. L'intérêt impayé sur les avances consenties par le gouvernement a été, chaque année, ajouté au principal, mais cet intérêt impayé ne porte pas lui-même intérêt. Ces avances embrassent toutes les sommes prêtées aux chemins de fer de l'Etat, soit pour constructions, additions ou améliorations, achats d'embranchements, etc., soit pour couvrir les déficits de l'exploitation, de 1921 à 1924. Dans les dépenses de construction figure le coût du pont de Québec, mais l'aménagement du terminal de Port Nelson en est exclu. Les avances consenties aux autres parties du réseau de l'Etat ont servi à couvrir les déficits d'exploitation et à payer l'intérêt des valeurs détenues par les particuliers et des obligations émises en vue des additions, améliorations et constructions de nouvelles lignes. Les avances faites aux anciens chemins de fer du gouvernement canadien ne sont pas productives d'intérêt, mais toutes les sommes absorbées par les chemins de fer de l'Etat portent intérêt, à des taux variant entre 3½ et 6 p.c.

Durant les six ans qui nous occupent le principal de la dette s'est accru de \$674,975,273, dont \$140,949,117 ont grossi la dette envers le public et \$534,026,156 se sont ajoutés à la créance du gouvernement. A la fin de 1924, cette dette était de \$913,913,083 envers le public et \$1,142,268,435 envers le gouvernement.