

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 depuis 1921. Dans les dépenses de construction figure le coût du pont de Québec, mais l'aménagement du terminus 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.

Dans l'espace de sept ans, le principal de la dette s'est accru de \$738,605,399, dont \$158,365,337 dus au public et \$580,240,062 au gouvernement. Cette augmentation de la dette envers le gouvernement ne représente pas nécessairement des dépenses réelles faites par les chemins de fer. C'est que, jusqu'à maintenant, il a été impossible aux chemins de fer de pourvoir au paiement des intérêts annuels sur ce qu'ils doivent au gouvernement. En sept ans, ces intérêts impayés forment une somme de \$162,702,439 qui a été ajoutée au principal. La dette des chemins de fer envers le gouvernement représente donc le principal et les intérêts en souffrance. La dette totale, à la fin de 1925, était de \$931,329,303 envers le public et de \$1,188,482,341 envers le gouvernement. Cette dernière somme comprend, outre les prêts effectifs, les avances du gouvernement et les intérêts impayés, formant un total de \$572,685,535, plus un montant de \$453,935,303 déboursé pour la construction ou l'achat d'embranchements absorbés par le réseau de l'Etat, la valeur de ces propriétés étant portée dans les livres comme faisant partie de l'actif; mais leur coût est inscrit au passif du réseau pour équilibrer le bilan. La construction ou l'achat de ces chemins de fer ont été financés par le gouvernement sur les budgets annuels. Pour les besoins de la comptabilité leur coût est porté au passif du réseau, mais ne constitue pas une dette à proprement parler et ne porte pas intérêt.

Il résulte du tableau 21 que l'intérêt de la dette des chemins de fer de l'Etat, qui était de \$38,196,268 en 1919 s'est élevé à \$71,888,617 en 1925, cette augmentation provenant surtout de nouvelles avances consenties par le gouvernement au réseau.

21.—Dette des chemins de fer de l'Etat, en principal et intérêt (y compris crédits affectés aux chemins de fer du gouvernement canadien), 1919-1925.

PRINCIPAL.

Année.	Compte arrêté au 31 décembre.			Augm. sur l'année précédente.		
	Dette envers le public.	Dette envers le gouvern. et intérêt accumulé.	Total.	Dette envers le public.	Dette envers le gouvernement.	Total.
1919.....	\$ 801,131,444	\$ 682,224,580	\$ 1,483,356,024	\$ 28,167,478	\$ 73,982,301	\$ 102,149,779
1920.....	820,550,681	808,449,391	1,629,000,072	19,419,237	126,224,811	145,644,048
1921.....	830,829,449	931,091,878	1,761,921,327	10,278,768	122,642,487	132,921,255
1922.....	804,503,144	1,016,746,002	1,821,249,146	-26,326,305	85,654,124	59,327,819
1923.....	823,099,056	1,114,183,276	1,937,282,331	18,595,912	97,437,274	116,033,186
1924.....	913,913,083	1,142,268,435	2,056,181,518	90,814,027	28,085,159	118,899,186
1925.....	931,329,303	1,188,482,341	2,119,811,644	17,416,220	46,213,906	63,630,126
Augmentation, 1919-1925.....	-	-	-	158,365,337	580,240,062	738,605,399