

1926), et les déficits annuels de ces chemins de fer de 1921 à 1925 inclusivement, mais pas antérieurement, ainsi que le capital de roulement. En 1919 et 1920, les chemins de fer du Gouvernement canadien ont accumulé un déficit de \$16,911,366, qui est compris dans les déficits énumérés au tableau 22, mais n'est pas montré au tableau 21 parce que ces sommes ont été payées à même le revenu consolidé du Canada. Les appropriations votées par le Gouvernement aux chemins de fer nationaux ne portent aucun intérêt. Le tableau 21 montre aussi tous les prêts et avances du Gouvernement au réseau national sur billets, obligations ou certificats avec intérêt couru variant de 3½ p.c. à 6 p.c. Ces avances ont servi à payer le déficit d'exploitation, des intérêts dus au public, la construction de lignes nouvelles, l'outillage, etc. comme on le voit dans le tableau 22.

Dans sa computation de la dette publique du Canada, le ministère des Finances considère ces appropriations aux chemins de fer et ces avances de la même nature que l'argent dépensé dans les canaux, les travaux publics, etc., c'est-à-dire comme un actif à fonds perdu, et pour ces raisons n'en fait pas la déduction de la dette brute en calculant la dette nette; de même, le ministère des Finances ne charge aucun intérêt sur les avances aux chemins de fer, bien que les chemins de fer débitent à leurs comptes les intérêts dus.

La dette nette au public comprend les obligations rachetables et des obligations perpétuelles, des bons et hypothèques des chemins de fer formant partie du réseau, mais ne comprend pas le capital-actions du Grand Tronc détenu par le Gouvernement, ni le prix d'acquisition de ce réseau. Elle ne comprend pas non plus le capital-actions du Canadien-Nord. Le capital-actions du Grand Tronc Pacifique est en entier détenu par le Canadien National et pour cette raison n'est pas inclus dans la dette.

Les chiffres des tableaux 21 et 22 ne couvrent pas les données sur le Central Vermont. Les prêts et avances reçus par le Canadien National et les avances du Canadien National au Central Vermont paraissent comme des charges contre le Canadien National.

La dette totale à la fin de 1926 est de \$925,480,244 au public et \$1,225,663,756 au Gouvernement. De plus, les prêts et avances par le Gouvernement se montant à \$594,300,367, une somme de \$1,225,663,756 comprend non seulement des intérêts impayés de \$193,951,357 dont il a déjà été fait mention, mais aussi \$437,412,032 payés pour la construction et l'achat des lignes formant le réseau primitif des chemins de fer du Gouvernement canadien. La valeur dans les livres de compte de ces propriétés est comprise au côté de l'actif dans le bilan et le prix que ces chemins de fer ont coûté au Dominion est compris dans le passif du réseau. La construction ou l'achat de ces chemins ont été financés par le Dominion à même le fonds de revenu consolidé et, par les fins de comptabilité, leur coût est entré au passif du bilan, mais ce n'est pas une dette et la somme ne porte aucun intérêt.

L'augmentation dans le principal de la dette au cours des huit années formant le tableau 21 est de \$769,937,755, dont \$152,516,278 sont une augmentation dans la dette au public et \$617,421,477 dans la dette au Gouvernement. Le tableau 22 donne une analyse de cette augmentation totale de la dette au capital. Pour les fins de ce tableau les déficits des chemins de fer du Gouvernement canadien en 1919 et 1920, se montant à \$16,911,366, y figurent, portant l'augmentation totale à \$786,849,121 en huit ans. De cette augmentation totale, le compte des intérêts forme \$374,705,614 et les déficits d'exploitation \$66,662,278, tandis que les nouvelles dépenses au compte du capital, comme construction, outillage, etc., y contribuent \$345,481,229.