

**Dettes et charges fixes du Canadien National.**—Pour définir clairement ce qui entre dans la dette au gouvernement du Dominion, tableau 21, on a montré séparément les appropriations du gouvernement aux chemins de fer nationaux et les prêts et avances faits au reste du réseau. La principale dette du réseau au Gouvernement du Dominion comprend les frais de construction du pont de Québec et la construction et l'outillage des chemins de fer du gouvernement et leur achat par le gouvernement (exclusion faite des travaux de Port Nelson et des appropriations par le chemin de fer de la Baie d'Hudson en 1926), et les déficits annuels de 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, les 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 1927 est de \$981,381,736 au public et \$1,258,096,742 au gouvernement. De plus, les prêts et avances par le gouvernement se montant à \$595,538,350, une somme de \$1,258,096,742 comprend non seulement des intérêts impayés de \$226,142,005 dont il a déjà été fait mention, mais aussi \$436,416,387 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 neuf années formant le tableau 21 est de \$858,273,233, dont \$208,417,770 sont une augmentation dans