

la dette au public et \$649,854,463 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 \$878,640,132 en neuf ans. De cette augmentation totale, le compte des intérêts forme \$419,471,048 et les déficits d'exploitation \$69,534,566, tandis que les nouvelles dépenses au compte du capital, comme construction, outillage, etc., y contribuent \$399,635,518.

21.—Dette des chemins de fer de l'État, en principal et intérêt (y compris crédits affectés aux chemins de fer du gouvernement canadien), 1919-1927.

PRINCIPAL.¹

Année.	Compte arrêté au 31 décembre.					
	Dû au gouvernement.			Dette envers le public.	Total.	Augmentation au cours de l'année.
	Voté pour les chemins de fer de l'État.	Dette envers le gouvern. et intérêt accumulé.	Total.			
\$	\$	\$	\$	\$	\$	
1919.....	407,254,699	274,969,881	682,224,580	801,131,444	1,483,356,024	102,149,779
1920.....	411,704,909	396,744,482	808,449,391	820,550,681	1,629,000,072	145,644,048
1921.....	416,295,596	514,796,282	931,091,878	830,829,449	1,761,921,327	132,921,255
1922.....	415,118,319	601,627,683	1,016,746,002	804,503,144	1,821,249,146	59,327,819
1923.....	447,643,526 ²	666,539,750	1,114,183,276	823,099,056	1,937,282,332	116,033,186
1924.....	451,712,485	690,555,950	1,142,268,435	913,913,083	2,056,181,518	118,899,186
1925.....	453,935,303	734,547,038	1,188,482,341	931,329,303	2,119,811,644	63,630,126
1926.....	437,412,032 ³	788,251,724	1,225,663,756	925,480,244	2,151,144,000	31,332,356
1927.....	436,416,387	821,680,355	1,258,096,742	981,381,736	2,239,478,478	88,334,478

INTÉRÊT.⁴

Année.	Couru durant l'année.			Augm. sur l'année précédente.		
	Dette envers le gouvernement.	Dette envers le public.	Total.	Dette envers le gouvernement.	Dette envers le public.	Total.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1919.....	9,596,581	28,599,687	38,196,268	3,517,851	669,715	4,187,566
1920.....	14,346,832	31,055,318	45,402,150	4,750,251	2,455,631	7,205,882
1921.....	20,966,782	34,476,014	55,442,796	6,619,950	3,420,696	10,040,646
1922.....	24,912,876	34,652,324	59,565,200	3,946,094	176,310	4,122,404
1923.....	30,157,944	35,041,380	65,199,324	5,245,068	389,056	5,634,124
1924.....	31,271,043	38,361,704	69,632,747	1,113,099	3,320,324	4,433,423
1925.....	31,450,382	40,438,235	71,888,617	179,339	2,076,531	2,255,870
1926.....	32,090,454	39,197,233	71,287,687	640,072	-1,241,002 ⁴	-600,930
1927.....	32,190,649	40,448,274	72,638,923	100,195	378,243	478,438

¹Y compris obligations du Canadian Northern System, du Grand Tronc et du Grand Tronc Pacifique et coût de la construction des chemins de fer de l'État, mais à l'exclusion du capital-actions qui s'élevait à \$270,220,749, au 31 déc. 1927, dont \$265,628,339 appartenait au gouvernement fédéral et \$4,594,410 à d'autres.

²Y compris déficit d'exploitation de 1921-1922-1923 et le capital de roulement des chemins de fer de l'État.

³Réduite en raison du chemin de fer de la Baie d'Hudson rendu au gouvernement canadien pendant sa construction et par remise au gouvernement des paiements reçus à cet effet par les chemins de fer de l'État.

⁴Intérêt sur les obligations à 4 p.c. du Grand Tronc Pacifique réduites de \$1,046,378, en vertu d'une entente avec les détenteurs.