

## 22.—Détail de l'augmentation de la dette du Canadien National au cours des années 1919-1927.

Année.	Intérêt accru durant l'année.	Déficit y compris intérêt accru.	Augmentation du prime pal de la dette.	Accroissement de la dette imputable à		
				Intérêts en souffrance et imputables au compte d'exploitation.	Déficit d'opérations.	Dépense au compte capital. <sup>1</sup>
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1919.....	38,196,268	55,358,075	102,149,779	38,196,268	17,161,807	-
Déficit du C. National.....	-	-	7,133,296	-	-	-
			109,283,075			53,925,000
1920.....	45,402,150	80,478,828	145,644,048	45,402,150	35,076,678	-
Déficit du C. National.....	-	-	9,778,070	-	-	-
			155,422,118			74,943,290
1921.....	55,442,796	69,866,589	132,921,255	55,442,796	14,423,793	63,054,666
1922.....	59,565,200	57,960,097	59,327,819	57,960,097	-	1,367,722
1923.....	65,199,324	51,697,675	116,033,186	51,697,675	-	64,335,511
1924.....	69,632,747	54,860,419	118,899,186	54,860,419	-	64,038,767
1925.....	71,888,617	41,444,764	63,630,126	41,444,764	-	22,185,362
1926.....	71,287,687	29,701,445	31,332,356 <sup>2</sup>	29,701,445	-	1,630,911
1927.....	72,638,923	34,373,027	88,334,478	34,373,027	-	53,961,451
<b>Total (sans compter les lignes de l'est</b>	<b>549,253,712</b>	<b>475,740,919</b>	<b>875,183,599</b>	<b>409,078,641</b>	<b>66,662,278</b>	<b>399,442,680</b>
1927, Lignes de l'est.....	392,407	3,264,695	3,457,533 <sup>3</sup>	392,407	2,872,288 <sup>3</sup>	192,838
<b>Totals.....</b>	<b>549,646,119</b>	<b>479,005,614</b>	<b>878,641,132<sup>3</sup></b>	<b>409,471,048</b>	<b>69,534,566<sup>3</sup></b>	<b>399,635,518</b>

<sup>1</sup>Y compris coût de nouvelles lignes et matériel (autres que renouvellement) additions et améliorations, escomptes sur obligations émises, placements sur diverses propriétés, le capital de roulement, etc.

<sup>2</sup>Allocation faite pour déduction de \$14,944,870, dépense du compte capital sur le chemin de fer de la Baie d'Hudson cédé au gouvernement durant sa construction, de \$301,019, déficit du même chemin de fer et de \$4,196,544 de surplus, chemins de fer de l'État, transférés au Gouvernement Fédéral et additions pour améliorations, etc., constituant une déduction nette de \$16,523,270.

<sup>3</sup>Comprend une perte de \$931,810 des recettes, résultant des réductions des taux de fret, exigées par la loi des taux de fret des provinces maritimes.

## PARTIE III.—TRAMWAYS ÉLECTRIQUES.

Le transport rapide et peu coûteux de la population des villes est une nécessité moderne dont le développement prend chaque jour plus d'ampleur au Canada, sous la forme des tramways électriques, généralement mus par la force motrices des chutes hydrauliques qui joue un si grand rôle dans notre vie économique.

**Esquisse historique.**—Les tramways à chevaux circulaient à Montréal et à Toronto depuis 1861, lorsque l'on expérimenta le système des tramways électriques, en 1885, à Toronto, sur les terrains de l'exposition. Bientôt après, leur commodité et leur rapidité firent abandonner complètement l'ancien système. Un réseau électrique de 7 milles de longueur fut inauguré à St. Catharines en 1887; il circulait au moyen du double trolley aérien; on vit ensuite la construction du tramway électrique d'Ottawa en 1891, de Montréal et Toronto en 1892. Pendant la dernière décade du 19e siècle, les autres grandes villes de l'est substituèrent le nouveau système à l'ancien et les cités neuves de l'ouest l'adoptèrent de prime abord. Dans l'est les tramways électriques sont généralement exploités par des compagnies jouissant d'un monopole accordé par la ville; au contraire, dans un grand nombre des cités