

23.—Détail de l'augmentation de la dette du Canadien National au cours des années 1919-1928¹.

NOTE.—Ces données sont susceptibles de certains rajustements suivant que les appropriations pour les chemins de fer de l'État pour 1919 et 1920 sont pour les années terminées le 31 mars 1920 et 1921.

Année.	Intérêt.	Déficit.	Augmentation de la dette à long terme.		
			Total.	Répartition.	
				Déficit des recettes.	Additions, améliorations, escompte sur la dette, augmentation du capital actif, etc.
\$	\$	\$	\$	\$	
1919	38,196,268	55,358,075	102,149,779	—	—
Déficit du C. National.....	—	—	7,133,296 ²	—	—
			109,283,075	55,358,075	53,925,000
1920	45,402,150	80,478,828	145,644,018	—	—
Déficit du C. National.....	—	—	9,778,070 ³	—	—
			155,422,118	80,478,828	74,943,290
1921.....	55,442,796	69,866,589	132,921,255	69,866,589	63,054,666
1922.....	59,585,200	57,980,097	59,327,819	57,930,097	1,367,722
1923.....	65,199,324	51,697,675	116,035,189	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	46,578,245	29,701,445	16,876,800
Moins ⁴	—	—	—15,245,889	—	—15,245,889
1927.....	72,638,923	34,373,027	88,334,478	34,373,027	53,961,451
1928.....	73,537,537	24,730,410	42,104,541	24,730,410	17,374,131
Moins ⁵	—	—	—13,477,505	—	—13,477,505
Total, augmentation brute.....	622,791,249	599,471,329	903,810,635	590,471,329	493,339,306
Intérêt accumulé sur prêts du gouvernement, non payés—31 déc. 1928.....	—	—	258,024,307	258,024,307	—
Augmentation nette de la dette.....	—	—	645,786,328	242,447,022	493,339,306
Lignes de l'Est—					
1927 (6 mois).....	392,407	2,332,885 ⁴	2,525,723 ⁵	2,332,885 ⁵	192,838 ⁶
1928.....	780,680	5,138,027 ⁴	4,983,348 ⁵	5,138,027 ⁵	—154,678 ⁶
Total, augmentation des lignes de l'Est.....	1,173,087	7,470,912	7,509,071³	7,470,912³	38,160

¹En calculant la dette publique du Canada, le ministère des Finances considère les appropriations et avances aux chemins de fer sur le même pied que les placements en canaux, travaux publics, etc., comme actif improductif et il n'en fait pas la soustraction de la dette brute en calculant la dette nette; de même, aucun intérêt n'est chargé par le ministère des Finances. Cependant, les chemins de fer détiennent à leur compte l'intérêt accru sur les avances du gouvernement bien qu'aucun paiement d'intérêt n'ait été fait.

²Déductions sur compte chemin de fer de la baie d'Hudson \$15,245,889 (capital \$14,944,870) et déficits \$301,019).

³Déduction pour propriété des chemins de fer de l'État transférée aux commissions des ports d'Halifax et Saint John.

⁴Déficits des lignes de l'Est couverts par les appropriations du gouvernement fédéral. Ces déficits ne comprennent pas les pertes de revenus provenant d'une réduction de 20 p.c. dans les taux de fret, soit \$931,810 pour les derniers six mois de 1927, et \$2,151,628 pour 1928, aussi couverts par le gouvernement fédéral.

⁵Non assumés par le réseau Canadien National.

⁶Rajustement des profits et pertes.

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 motrice des chutes hydrauliques qui joue un si grand rôle dans notre vie économique.