

les lourdes dépenses d'entretien et d'autres causes en eussent ressenti un allègement. Le Central Vermont, qui était antérieurement inclus dans ce tableau, a subi de grands dommages par les inondations en 1927 et a été mis entre les mains d'un receveur le 13 décembre 1927; pour cette raison, ses comptes ne sont pas inclus avec ceux du Canadien National. En 1930, ce chemin de fer fut vendu à l'enchère publique et acheté par le Canadien National; depuis le 1er février 1930, les comptes du Central Vermont figurent avec ceux des autres lignes du réseau Canadien National aux Etats-Unis (25·3 milles des lignes du Central Vermont sont en territoire canadien).

**Dettes et service de la dette du Canadien National.**—Les deux tableaux qui suivent présentent une analyse de la progression de la dette et des intérêts pour le service de la dette du réseau en entier, lignes au Canada et aux Etats-Unis. Le premier tableau (22) montre les porteurs des obligations qui se sont accumulées jusqu'à 1929 et le second (23) les fins auxquelles ont servi les nouveaux capitaux engagés chaque année. Pour définir clairement ce qui entre dans la colonne de la dette due au gouvernement canadien, tableau 22, les appropriations aux chemins de fer nationaux ont été séparées des prêts et avances au reste du réseau. Le Canadien National comprend l'Intercolonial, le Transcontinental National, le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, plusieurs autres tronçons dans les provinces de l'est et le pont de Québec. Le chemin de fer de la Baie d'Hudson a fait partie du Canadien National jusqu'à 1926, alors qu'il en a été détaché pour tomber sous l'administration du ministère des Chemins de fer et Canaux pour parachèvement, et les appropriations à ce compte ont été déduites. Ces appropriations au Canadien National ne comprennent pas les déficits d'exploitation de 1919 et 1920, ni les déficits des lignes de l'Est depuis le 1er juillet 1927, mais couvrent tous les fonds avancés pour construction, ou achats de lignes, capital de roulement et les déficits d'exploitation de toutes les lignes en un réseau national, en 1921, sauf les exceptions déjà mentionnées. Comme la valeur comptable de ces propriétés paraît au côté de l'actif dans le bilan, on a fait figurer au passif, comme contrepoids, ce que le réseau a coûté au gouvernement. La construction ou l'achat des différentes lignes ont été payés par le gouvernement fédéral à même le fonds du revenu consolidé, et bien que, pour les fins de la comptabilité, leur coût soit considéré comme un passif du réseau, il n'est pas considéré comme une dette et ne porte pas d'intérêt.

Beaucoup différents sont les prêts et avances faits par le gouvernement au Canadien National, ou aux différentes compagnies qui le constituent, sur billets, obligations ou certificats du receveur, à intérêt simple variant de 3 à 6 p.c. En calculant la dette publique du Canada, le ministère des Finances considère ces avances aux chemins de fer comme un actif improductif de la nature des argents dépensés dans les canaux et autres travaux publics, et il ne les détache pas de la