

“Placements dans les compagnies affiliées”, s’explique par les avances au Vermont Central. Contre le dépôt spécial de \$39,847,699, au compte du ministre des Finances, figurent les prêts temporaires de \$32,601,600, non inclus dans la dette à longue échéance indiquée dans les tableaux 22 et 23.

24.—Actif du chemin de fer Canadien National, 31 décembre 1923 et 1929.

N°	Bilan.	31 déc. 1923.	31 déc. 1929.	Aug. (+) ou dim. (-).
	DÉPENSES—	\$	\$	\$
701	Pour voies et matériel.....	1,810,908,126	2,038,398,433+	227,490,307+
702	Améliorations sur propriété louée.....	4,625,329	2,707,483-	1,917,846
703	Fonds d’amortissement.....	11,637,252	17,061,995+	5,424,743
704	Dépôts au lieu de propriété hypothéquée vendue.....	391,730	5,073,405+	4,681,675
705	Diverses propriétés.....	38,692,890	53,816,942+	15,124,052
706	Dépenses des compagnies affiliées.....	28,397,922	46,241,160+	17,843,238
707	Autres dépenses.....	4,754,338	5,348,073+	593,735
	Total.....	1,899,407,587	2,168,647,491+	269,239,904
	ACTIF COURANT—			
708	En caisse.....	20,498,997	18,233,300-	2,265,697
711	Dépôts spéciaux.....	7,860,845	7,833,251-	27,594
	Dépôts spéciaux, Ministre des Finances.....	-	39,847,699+	39,847,699
712	Prêts et billets recevables.....	44,868	-	44,868
713	Balances recevables, wagons de trafic et service.....	2,974,797	1,574,980-	1,399,816
714	Balances recevables des agents et conducteurs.....	5,575,839	6,211,400+	635,561
715	Comptes divers recevables.....	11,339,706	10,051,758-	1,287,948
	Gouvernement fédéral, déficit d’exploitation sur les lignes de l’Est.....	-	883,643+	883,643
716	Matériel et outillage.....	53,772,174	42,582,882-	11,189,292
717	Intérêt et dividendes recevables.....	409,185	1,230,074+	820,889
718	Loyers recevables.....	288,448	130,670-	157,779
719	Autre actif courant.....	87,102	771,693+	684,591
	Total.....	102,851,961	129,351,350+	26,499,389
	ACTIF DIFFÉRÉ—			
720	Avances, fonds productifs.....	478,346	336,967-	141,379
721	Assurance et autres fonds.....	5,708,442	10,480,455+	4,772,013
722	Autre actif différé.....	6,497,045	9,725,567+	3,228,522
	Total.....	12,683,833	20,542,989+	7,859,156
	DÉBIT NON AJUSTÉ—			
723	Primes de loyer et assurance payées d’avance.....	50,851	287,059+	236,208
724	Escompte sur capital-action.....	193,500	189,710+	3,790
725	Escompte sur dette consolidée.....	2,272,093	11,087,025+	8,814,932
727	Autre dette non ajustée.....	6,399,226	3,773,295-	2,625,930
	Total.....	8,915,670	15,337,089+	6,421,420
	Grand total.....	2,023,859,050	2,333,878,919+	310,019,869

¹En 1926, le chemin de fer de la baie d’Hudson, avec une valeur de \$14,944,870 a été transférée au ministre des Chemins de fer et Canaux et en 1928, la propriété des chemins de fer de l’Etat, à une valeur comptable de \$13,477,505, a été transférée aux Commissions des Havres de Halifax et de Saint John; par conséquent, l’augmentation brute est de \$28,422,375 plus élevée, soit \$255,912,681.

PARTIE III.—TRAMWAYS ÉLECTRIQUES.¹

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 de tramways électriques, généralement mus par la force motrice 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

¹ Révisé par G. S. Wrong, chef de la section des transports et des utilités publiques du Bureau. Cette section publie un rapport annuel sur les tramways du Canada.