

21.—Recettes brutes, dépenses d'exploitation, recettes nettes, intérêt de la dette consolidée et déficit annuel des chemins de fer de l'Etat canadien de 1926 à 1930.

Nomenclature.	1926.	1927. ¹	1928.	1929.	1930.
Recettes brutes—	\$	\$	\$	\$	\$
Lignes canadiennes.....	225,547,852	207,573,007	232,459,577	217,604,469	184,848,028
Lignes des Etats-Unis.....	40,639,974	41,143,367	44,172,344	42,274,504	36,922,417 ²
Totaux.....	266,187,826	248,716,374	276,631,921	259,878,973	221,770,445
Lignes de l'Est.....	-	26,162,744 ³	27,959,347 ³	30,618,007 ³	28,598,553 ³
Totaux.....	266,187,826	274,879,118	304,591,268	290,496,980	250,368,998
Frais d'exploitation—					
Lignes canadiennes.....	190,173,271	172,786,790	186,296,821	183,408,505	163,473,542
Lignes des Etats-Unis.....	29,531,362	30,528,894	31,951,522	31,408,388	31,785,965 ⁴
Totaux.....	219,704,633	203,315,684	218,248,343	214,816,893	195,259,507
Lignes de l'Est.....	-	29,989,583	31,483,352	33,815,382	33,028,516
Totaux.....	219,704,633	233,305,267	249,731,695	248,632,275	228,288,023
Recettes nettes—					
Lignes canadiennes.....	35,374,581	34,786,217	46,162,756	34,195,964	21,374,486
Lignes des Etats-Unis.....	11,108,612	10,614,473	12,220,822	10,866,116	5,136,452 ⁴
Totaux.....	46,483,193	45,400,690	58,383,578	45,062,080	26,510,938
Lignes de l'Est.....	-	-3,826,839	-3,524,005	-3,197,375	-4,429,962
Totaux.....	46,483,193	41,573,851	54,859,573	41,864,705	22,080,976
Intérêts—					
Canad. National—Sur dette consolidée	71,287,687	72,262,418	73,537,537	77,323,052	82,988,884
Lignes de l'Est—Sur dette consolidée.....	-	768,912	780,680	871,473	1,021,113
Totaux.....	71,287,687	73,031,330	74,318,217	78,194,525	84,009,997
Déficit—					
Canadien National.....	29,701,445	31,576,194	24,730,410	40,933,994	61,287,201
Lignes de l'Est.....	-	5,129,718 ³	5,138,027 ³	5,165,256 ³	6,992,569 ³
Totaux.....	29,701,445	36,705,912	29,868,437	46,099,250	68,279,770

¹Rajusté pour montrer les chiffres des lignes de l'Est pour 12 mois et pour montrer aussi les dépenses et recettes des télégraphes commerciaux.

²Comprend les contributions du gouvernement pour couvrir la réduction de 20 p.c. dans certains taux de transport en vertu de la loi des taux de fret des Provinces Maritimes 1er juillet 1927, se montant à \$931,810 pour les six mois de 1927, \$2,151,528 pour l'année civile 1928 et \$2,451,818 comprenant \$13,743 pour les chemins de fer de Gaspé en 1929 et \$2,362,205 en 1930.

³Appropriations par le gouvernement fédéral pour combler les déficits de lignes de l'Est, y compris les pertes dues à la réduction des taux, et comprenant \$3,049,746 comptant, \$214,949 en comptes, soit un total de \$3,264,695 pour les 6 mois de 1927; \$6,351,884 et \$937,671 en comptes, soit un total de \$7,289,555 en 1928; \$7,214,035 comptant, \$389,296 en comptes, soit un total de \$7,603,331 en 1929, et \$9,534,774 en 1930.

⁴Comprend le Central Vermont pour onze mois.

Dette 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 1930 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 et 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, les fonds de roulement et les déficits d'exploitation de toutes les lignes incorporées dans le 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, en compensation,