

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 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, comme les immobilisations en canaux et autres travaux publics, et il ne les détache pas de la dette brute dans le calcul de la dette nette; de même, le ministère des Finances ne charge aucun intérêt sur les avances aux chemins de fer. Cependant, les chemins de fer se débitent, dans leur propre comptabilité, un intérêt sur ces avances du gouvernement bien que cet intérêt ne soit pas payé.

La dette au public se compose des obligations à terme ou perpétuelles, des obligations et hypothèques des chemins de fer adhérents, mais ne comprend pas le capital-actions du Grand Tronc détenu par le gouvernement, ni le capital-actions du Canadien Nord. Le capital-actions du Grand Tronc Pacifique est détenu en entier par le Canadien National et ne figure pas dans cette dette.

Le tableau 22 montre que la dette globale à la fin de 1930 s'élevait à \$2,498,-571,939, dont \$1,168,565,863 au public et \$1,330,006,076 au gouvernement. En outre des avances réelles du gouvernement qui s'élevaient à \$604,406,239, cette somme de \$1,330,006,076 absorbe non seulement les intérêts impayés au total de \$322,155,902, mais \$403,443,935 dépensés à la construction ou l'achat des lignes formant le premier tronçon des chemins de fer de l'Etat. L'augmentation du principal de la dette en douze ans, est, tel qu'indiqué dans le tableau 22, \$1,117,-365,694, dont \$395,601,897 représente une augmentation de la dette au public et \$721,763,797 de celle du gouvernement. Le Central Vermont a été acquis par le Canadien National et fait partie de ce réseau depuis le 1er février 1930.

Le tableau 23 présente une analyse de cette augmentation en passif au compte du capital, pendant les années 1923 à 1930, selon les fins auxquelles les fonds ont été employés. Les comptes des lignes de l'Est, séparés de ceux du reste du réseau en vertu de la loi du fret des Provinces Maritimes, sont montrés à part depuis cette séparation, le 1er juillet 1927. Dans la première colonne paraît l'intérêt accumulé chaque année, y compris l'intérêt dû au public et au gouvernement fédéral, tandis que la deuxième colonne indique l'augmentation totale des dettes à longue échéance au compte du chemin de fer. Elle est indiquée en ces termes parce qu'elle comprend l'intérêt accumulé sur les prêts du gouvernement non compris dans la créance du ministre des Finances. Les colonnes 3 et 5 indiquent la division de l'augmentation totale montrée dans la colonne 2 avec les ajustements de profits et pertes, sur les ventes de propriétés, etc. Les totaux pour 1924-1930 sont indiqués pour fins de comparaison avec le tableau 24. Il y a eu une augmentation globale de \$706,046,187 pendant les huit années, le réseau étant sous une seule administration; les déficits d'exploitation s'élèvent à \$339,028,935, tandis qu'il a été dépensé \$360,954,950 en additions et améliorations, accroissement du capital, etc.; c'est pour l'explication de ce dernier item que le tableau 24 a été compilé. Il indique une augmentation nette de \$320,831,688 dans l'actif des sept années 1923-1930. Par contre il y a une augmentation dans les dettes courantes, mais le placement s'est accru de \$326,-974,427 contre l'augmentation nette de \$270,832,693 figurant à la colonne 5, tableau 23.