

23.—Détail de l'augmentation de la dette du Canadien National au cours des années 1923-1930.

Nota.—Pour les années 1919-1922, voir p. 654 de l'Annuaire de 1930.

Année.	Intérêt sur dette consolidée.	Totaux.	Augmentation de la dette à long terme.		
			Répartition.		
			Déficit des recettes.	Ajustements des profits et pertes.	Additions, améliorations, escompte sur la dette, augmentation du capital actif, etc.
	\$	\$	\$	\$	\$
1923.....	65,199,324	116,033,186	51,697,675	Dr. 2,936,648	61,398,863
1924.....	69,632,747	118,899,186	54,860,419	Cr. 385,872	64,424,639
1925.....	71,888,617	63,630,126	41,444,764	Dr. 206,505	21,978,857
1926.....	71,287,687	46,578,245	29,701,445	Cr. 6,214,688	23,091,488
1927.....	72,636,923	88,334,478	34,373,027	Dr. 628,150	53,333,301
1928.....	73,537,537	42,104,542	24,730,410	Dr. 3,601,070	13,773,062
1929.....	77,323,052	163,138,640	40,933,994	Dr. 116,056	122,088,590
1930.....	82,988,884	67,327,784	61,287,201	Dr. 5,174,433	866,150
Totaux.....	584,494,771	706,046,187	339,028,935	Dr. 6,062,302	360,954,950
Moins la valeur des chemins de fer, propriété du gouvernement canadien transférée du réseau du Canadien National					
1926.....	-	15,245,889	-	-	15,245,889
1928.....	-	13,477,505	-	-	13,477,505
Augmentation nette.....	-	677,322,793	339,028,935	Dr. 6,062,302	332,231,556
Totaux (1924-1930).....	519,295,447	590,013,001	287,331,260	Dr. 3,125,654	299,556,087
Augm. nette (1924-1930).....	-	561,289,607	287,331,260	Dr. 3,125,654	270,832,693
Lignes de l'Est—					
1927 (6 mois).....	392,407 ²	2,525,723 ²	2,332,885 ²	Dr. 192,838	-
1928.....	780,683 ²	4,983,349 ²	5,138,027 ²	Cr. 154,678	-
1929.....	871,473 ²	5,560,268 ²	5,165,256 ²	Dr. 395,012	-
1930.....	1,021,113 ²	7,272,057 ²	6,992,569 ²	Dr. 279,488	-
Totaux, lignes de l'Est.....	3,065,673	20,341,397	19,628,737	Dr. 712,660	-

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 débitent à leur compte l'intérêt accru sur les avances du gouvernement bien qu'aucun paiement d'intérêt n'ait été fait.

²Non assumés par le réseau Canadien National.

³Déficits 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, \$2,151,628 pour 1928, \$2,451,818 pour 1929, comprenant \$13,743 pour le chemin de fer de Gaspé et \$2,362,205 pour 1930 aussi couverts par le gouvernement fédéral.

Actif du Chemin de fer Canadien National.—Il n'a été publié aucun bilan consolidé pour 1922, et, par conséquent, il est impossible d'indiquer les changements qui ont eu lieu au cours des huit années durant lesquelles le réseau a été sous une administration unifiée. Le tableau 24 montre, cependant, le côté de l'actif des bilans de 1923 et 1930, ainsi que les augmentations et les réductions pendant cette période de sept ans.

L'augmentation brute dans l'immobilisation de capitaux en voies ferrées et matériel se chiffre par \$329,034,062 et comprend \$270,832,693 pour les additions et les améliorations, l'escompte, etc., pour 1924-1930, indiqué dans le tableau 23, plus \$55,653,542 pour prêts temporaires et \$2,547,827 pour certains ajustements; en ce même laps de temps, la longueur des voies a augmenté de 2,537.05 milles (le chemin de la Baie d'Hudson étant excepté tant en capital qu'en parcours). Quelques-unes des augmentations figurant dans les comptes de capital initial proviennent de transferts d'un compte à l'autre. Ainsi, certaines propriétés concédées