

Une analyse des emprunts et des dépenses des chemins de fer de l'Etat fait l'objet du tableau 22. En plus des fonds disponibles à même les emprunts à long terme qui figurent au tableau 21, les chemins de fer ont fréquemment fait des emprunts à découvert et ont été dédommagés, en vertu des dispositions de la loi concernant les tarifs maritimes, des pertes dans leurs recettes. La deuxième partie du tableau montre comment le capital ainsi rendu disponible a été dépensé.

22.—Capitaux prélevés par les chemins de fer de l'Etat et dépensés, années civiles 1923-32.

CAPITAUX PRÉLEVÉS.

Année.	Dette à long terme.	Dette à découvert.	Dédommagement payé par le gouvernement pour les déficits des lignes de l'Est. (Loi concernant les tarifs maritimes).	Total des recettes en capital.
				\$
1923.....	81,094,393	10,008,500	-	91,102,893
1924.....	83,793,681	Cr. 10,000,000	-	73,793,681
1925.....	29,618,252	-	-	29,618,252
1926.....	15,773,001	Cr. 6,600	-	15,766,401
1927.....	57,203,192	Cr. 1,400	2,211,139	59,412,931
1928.....	16,046,411	43,507,250	4,358,314	63,911,975
1929.....	131,317,321	1,321,850	4,933,854	137,573,025
1930.....	50,640,731	10,823,942	6,645,644	68,110,317
1931.....	109,656,649	Cr. 20,645,291	8,712,762	97,724,120
1932.....	79,337,762	Cr. 35,008,251	6,635,845	50,965,356
Totals.....	654,481,393¹	-	33,497,558	687,978,951¹

CAPITAUX DÉPENSÉS.

Année.	Déficits de caisse.	Additions, perfectionnements et améliorations aux propriétés détenues à bail.	Divers placements tangibles.	Placements dans les filiales.	Placements en fonds d'amortissement et d'assurance.	Es-comptes de la dette fondée.	Tous autres comptes.	Dépenses globales.
								\$
1923.....	22,844,217	51,039,697	3,924,976	4,144,599	8,639,557	352,457	157,390	91,102,893
1924.....	21,395,656	25,962,188	15,852,279	2,473,155	Cr.1,553,788	3,020,620	6,643,571	73,793,681
1925.....	8,813,830	19,580,428	Cr.630,904	6,271,577	2,485,483	225,620	Cr. 7,127,782	29,618,252
1926.....	Cr. 10,710,443	23,054,673	1,407,866	1,658,228	4,801,920	Cr.574,099	Cr. 3,931,750	15,766,401
1927.....	5,869,218	45,882,882	214,053	1,827,421	341,796	2,060,319	3,217,242	59,412,931
1928.....	Cr. 7,275,990	40,733,163	3,300,991	13,026,572	4,523,464	994,404	8,609,371	63,911,975
1929.....	21,974,110	86,718,700	1,781,208	Cr.6,162,879	1,589,230	3,088,068	28,584,582	137,573,025
1930.....	32,962,841	61,352,880	5,207,474	12,066,022	2,165,590	1,856,574	Cr.47,501,070	68,110,317
1931.....	63,088,100	28,985,360	5,301,707	1,371,140	1,116,689	3,365,813	Cr. 5,504,689	97,724,120
1932.....	62,364,176	Cr. 558,319	1,387,477	950,736	440,639	Cr.913,404	Cr. 12,675,949	50,965,356
Totals 221,325,715¹	382,721,652²	37,747,127	37,626,513³	24,610,596	13,476,372	Cr. 29,529,084	687,978,951	

¹Intérêts des prêts consentis par le gouvernement non compris. ²Accroissement des dépôts spéciaux, \$25,415,179. ³Diminution des dépôts spéciaux, \$41,175,428. ⁴A exclusion du transfert de \$31,583,60, placement dans les lignes du Central Vermont et transféré du compte "placements dans les filiales" à "placements en voies et outillage" en 1930; transfert de \$29,780,426 pour des propriétés des chemins de fer de l'Etat transférées (voir détails au renvoi 11, tableau 21); \$17,230,683 déduction pour les lignes abandonnées où il s'agit notamment des lignes doubles du Grand Trunk Pacific et du Canadian Northern à l'ouest d'Edmonton, en suspens jusqu'en 1930; \$3,021,486 pour le Toronto Suburban Railway, entre les mains d'un syndic depuis 1931; et autres additions et déductions diverses. ⁵Voir renvoi 4 pour le transfert au compte "placements en voies et outillage".