

construction ou l'achat de lignes, ainsi que les fonds de roulement du réseau national. Comme la valeur comptable de ces propriétés paraît du côté de l'actif dans le bilan, on a fait figurer au passif, en compensation, 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 par conséquent aucun intérêt sur ces dépenses ne figure dans les comptes du chemin de fer.

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 de séquestre, à intérêt simple variant de 3½ à 6 p.c. En calculant la dette publique du Canada, le ministère des Finances considère ces prêts et 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 réclame 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 coût de son acquisition, non plus que 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.

Une analyse des capitaux reçus et dépensés par les 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.

21.—Dette à long terme¹ du Canadien National (y compris les affectations pour les chemins de fer de l'Etat); principal dû à la fin de chaque année civile 1922-34.

Année.	DETTE ENVERS LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.			
	Affectations pour les chemins de fer de l'Etat. ²	Prêts et avances. ^{2, 3}	Intérêts arçus et impayés sur prêts du gouvernement.	Total.
	\$	\$	\$	\$
1922.....	404,272,030 ⁴	115,607,457	6,947,168	526,826,655
1923.....	442,062,571	506,945,969	69,328,803	1,018,337,343
1924.....	447,643,526	571,406,082	98,669,270	1,117,718,878
1925.....	451,712,485	581,406,082	130,157,992	1,163,276,559
1926.....	453,935,303	581,406,082	161,861,503	1,197,202,888
1927.....	437,412,033	601,406,082	193,951,356	1,232,769,471
1928.....	436,416,387	601,406,082 ⁷	226,142,006 ⁷	1,263,964,475
1929.....	417,279,953	601,406,082	258,024,308	1,276,710,343
1930.....	417,150,141	601,406,082	290,088,439	1,308,644,662
1931.....	403,443,935	604,406,239	322,155,902	1,330,006,076
1932.....	405,209,240	604,406,239	354,173,113	1,363,788,592
1933.....	405,170,073	653,604,794	388,930,381	1,447,705,248
1934.....	404,378,682	661,832,895	424,338,109	1,490,549,686
1934.....	404,279,909	672,530,943	459,486,187	1,536,347,039
Augmentations, 1922-34.....	Cr. 37,782,662	165,634,974	390,157,384	518,009,696
Plus les crédits du C.G.R.....				43,542,794 ⁶
Moins l'intérêt sur les prêts du Gouvernement (non payé).....				390,157,384
Augmentation nette en fonds nouveaux.....				171,395,106

Pour renvois, voir la fin du tableau, p. 704.