

Le tableau 16 a été compilé pour montrer la concordance des immobilisations et des prêts au réseau Canadien National (y compris les chemins de fer de l'Etat canadien) ainsi qu'ils apparaissent dans les Comptes Publics pour l'année fiscale terminée le 31 mars, 1936, avec la dette envers le gouvernement fédéral indiquée dans le bilan des chemins de fer le 31 décembre 1935 s'élevant à \$1,654,693,322 ainsi qu'il apparaît pour 1935 dans la première moitié du tableau 15 ci-dessus.

**16.—Concordance entre les Comptes Publics, le 31 mars 1936, et le bilan du réseau Canadien National, le 31 décembre 1935, par rapport aux obligations ferroviaires au gouvernement fédéral.**

COMPTES PUBLICS LE 31 MARS 1936.		BILAN DU RÉSEAU CANADIEN NATIONAL, 31 DÉC. 1935.	
Chemins de fer de l'Etat canadien—	\$	Prêts temporaires.....	74,726,975
Dépenses en immobilisations....	388,880,002	Comptes des affectations des chemins de fer de l'Etat canadien...	405,062,275
Magasins et compte courant.....	15,748,922	Prêts au réseau Canadien National	679,873,935
Réseau Canadien National—		Intérêts sur prêts—accru mais non payé.....	495,030,137
Prêts (non-actifs)...\$655,527,456		<b>Total.....</b>	<b>1,654,693,322</b>
Moins les obligations du Canadien Nord.....	10,000,000	A déduire—	
	645,527,456	Divers placements du C.G.R. et capital de roulement non compris dans les Comptes Publics.....	433,351
Prêts temporaires <sup>1</sup> .....	36,390,204	Remboursement de prêts temporaires, janvier-mars, 1936.....	72,683,250
		Intérêt non payé.....	495,030,137
<b>Total.....</b>	<b>1,086,546,584</b>	<b>Total.....</b>	<b>1,086,546,584</b>

<sup>1</sup> Exclut les subsides sous l'empire de la loi sur la construction d'ouvrages publics supplémentaires, c. 34, 1935, comme il suit: achat de matériel de chemin de fer, \$3,884,489; augmentation de l'emploiement dans les ateliers affectés à la réparation du matériel, \$1,183,593; total, \$5,068,082.

Le tableau 17 analyse les fonds reçus et dépensés par le réseau Canadien National. Outre les fonds disponibles sous la rubrique dette à long terme, ainsi que l'indique le tableau 15, les chemins de fer empruntent fréquemment à court terme et font des prélèvements sur le compte du fonds consolidé pour les lignes de l'Est et les autres déficits de caisse. Les chiffres donnés dans le tableau 17 diffèrent de ceux qui paraissent dans les rapports annuels des chemins de fer en raison de certains ajustements comptables.

**17.—Fonds reçus et dépensés par le réseau Canadien National, années civiles 1923-35.**

FONDS REÇUS.

Année.	Capital net représenté par la dette à longue échéance. <sup>1, 2</sup>	Billets à brève échéance du gouvernement fédéral. <sup>3</sup>	Contributions du gouvernement fédéral en compensation des déficits de caisse.	Escempte sur la dette fondée amortie par les comptes des revenus et des profits et pertes.	Augmentation (ou diminution) dans le capital de roulement et autres comptes du bilan. <sup>3</sup>	Total.
	(a) \$	(b) \$	(c) \$	(d) \$	(e) \$	
Argent en caisse le 1er janv. 1923	-	-	-	-	-	20,790,857
1923.....	84,145,051	10,000,000	-	132,487	1,555,536	95,833,074
1924.....	97,893,401	10,000,000	-	352,132	18,920,866	69,324,717
1925.....	16,473,828	-	-	631,227	25,127,772	42,232,827
1926.....	14,158,168	-	-	574,099	494,219	15,226,486
1927.....	53,351,709	-	2,211,139	553,183	1,462,638	54,653,393
1928.....	4,888,504	43,500,000	4,358,314	566,639	26,240,492	69,776,941
1929.....	140,608,313	1,329,600	4,933,854	1,087,079	26,651,192	121,307,654
1930.....	48,165,462	10,823,942	6,645,644	658,695	10,517,508	76,811,251
1931.....	105,396,354	20,645,291	8,712,762	894,482	6,387,116	100,745,423
1932.....	37,219,349	35,008,251	60,058,507 <sup>2</sup>	913,404	405,640	62,777,369
1933.....	986,911	-	58,955,388	914,811	10,012,670	68,895,958
1934.....	1,588,480	-	48,407,901	847,117	2,600,892	53,444,390
1935.....	87,961,386	74,726,975	47,421,464	1,108,096	42,528,808	77,823,957
<b>Totaux.....</b>	<b>505,163,314</b>	<b>74,726,975</b>	<b>241,704,973</b>	<b>9,233,091</b>	<b>78,024,677</b>	<b>929,644,297</b>

Pour renvoi, voir la fin du tableau, p. 675.