

et actuellement sous la direction du réseau national ont été mises au compte 701; les hôtels, qui étaient au compte 701, sont maintenant au compte 705.

**24.—Actif du chemin de fer Canadien National, 31 décembre 1923 et 1930.**

Compte N°	Bilan.	31 déc. 1923.	31 déc. 1930.	Aug. (+) ou dim. (-).
		\$	\$	\$
	<b>DÉPENSES—</b>			
701	Pour voies et matériel.....	1,810,908,126	2,111,519,813	+ 300,611,687 <sup>1</sup>
702	Améliorations sur propriété louée.....	4,625,329	3,464,460	- 1,160,869
703	Fonds d'amortissement.....	11,637,252	19,134,345	+ 7,497,093
704	Dépôts au lieu de propriété hypothéquée vendue	391,730	5,617,557	+ 5,225,827
705	Diverses propriétés.....	38,692,890	57,178,042	+ 18,485,152
706 <sup>2</sup>	Capitaux engagés dans les compagnies affiliées..	28,397,922	26,723,552	- 1,674,370
707	Autres dépenses.....	4,754,338	2,744,245	- 2,010,093
	<b>Totaux.....</b>	<b>1,899,407,587</b>	<b>2,226,382,014</b>	<b>+ 326,974,427</b>
	<b>ACTIF COURANT—</b>			
708	En caisse.....	20,498,997	14,481,436	- 6,017,561
711	Dépôts spéciaux.....	7,860,845	6,505,523	- 1,355,322
712	Prêts et effets à recevoir.....	44,868	-	- 44,868
713	Balances recevables, wagons de trafic et service	2,974,797	1,369,898	- 1,604,899
714	Balances recevables des agents et conduc- teurs.....	5,575,839	4,705,254	- 870,585
715	Comptes divers recevables.....	11,339,766	7,190,868	- 4,148,898
	Gouvernement fédéral, déficit d'exploitation sur les lignes de l'Est.....	-	1,888,872	+ 1,888,872
716	Matériel et outillage.....	53,772,174	42,088,695	- 11,683,479
717	Intérêt et dividendes recevables.....	409,185	871,721	+ 462,536
718	Loyers recevables.....	288,448	152,478	- 135,970
719	Autre actif courant.....	87,102	801,251	+ 714,149
	<b>Totaux.....</b>	<b>102,851,961</b>	<b>80,055,996</b>	<b>- 22,795,965</b>
	<b>ACTIF DIFFÉRÉ—</b>			
720	Avances, fonds productifs.....	478,346	360,921	- 117,425
721	Assurances et autre fonds.....	5,708,442	10,583,738	+ 4,875,296
722	Autre actif différé.....	6,497,045	9,454,900	+ 2,957,855
	<b>Totaux.....</b>	<b>12,683,833</b>	<b>20,399,559</b>	<b>+ 7,715,726</b>
	<b>DÉBIT NON AJUSTÉ—</b>			
723	Primes de loyer et assurances payées d'avance..	50,851	301,831	+ 250,980
724	Escompte sur capital-actions.....	193,500	189,620	- 3,880
725	Escompte sur dette consolidée.....	2,272,093	12,943,599	+ 10,671,506
727	Autre dette non ajustée.....	6,399,226	4,418,119	- 1,981,106
	<b>Totaux.....</b>	<b>8,915,670</b>	<b>17,853,169</b>	<b>+ 8,937,500</b>
	<b>Grands totaux.....</b>	<b>2,023,859,050</b>	<b>2,344,690,738</b>	<b>+ 320,831,688</b>

<sup>1</sup>En 1926, le chemin de fer de la baie d'Hudson, avec une valeur de \$14,944,870 a été transférée au ministère des Chemins de fer et Canaux et en 1928, la propriété des chemins de fer de l'Etat, à une valeur comptable de \$13,477,505, a été transférée aux Commissions des Havres de Halifax et de Saint John; par conséquent, l'augmentation brute est de \$28,422,375 plus élevée, et se chiffre donc par \$329,034,062.

<sup>2</sup>La diminution sous 706 "Capitaux engagés dans les compagnies affiliées est due, en grande mesure, à l'acquisition du Central Vermont et au transfert des placements au compte 701 "voies et matériel".

### PARTIE III.—TRAMWAYS ÉLECTRIQUES.<sup>1</sup>

Le transport rapide et peu coûteux de la population des villes est une nécessité moderne dont le développement prend chaque jour plus d'ampleur au Canada, sous la forme de tramways électriques, généralement alimentés par l'énergie hydro-électrique qui joue un si grand rôle dans notre vie économique.

**Esquisse historique.**—Les tramways à chevaux circulaient à Montréal et à Toronto depuis 1861, lorsque l'on expérimenta le système des tramways électriques, en 1885, à Toronto, sur les terrains de l'exposition. Bientôt après, leur commodité et leur rapidité firent abandonner complètement l'ancien système.

<sup>1</sup>Revisé par G. S. Wrong, chef de la section des transports et des utilités publiques du Bureau. Cette section publie un rapport annuel sur les tramways du Canada.