

**Dette et service de la dette du Canadien National.**—Le tableau 21 présente une analyse de la progression de la dette et des intérêts pour le service de la dette du réseau en entier, lignes au Canada et aux États-Unis, et montre les porteurs des obligations qui se sont accumulées jusqu'à l'expiration de 1933 et les fins auxquelles ont servi les nouveaux capitaux engagés chaque année. Pour définir clairement ce qui entre dans la colonne de la dette due au gouvernement canadien les affectations destinées aux chemins de fer nationaux ont été séparées des prêts et avances au reste du réseau. Le Canadien National comprend l'Intercolonial, le Transcontinental National, le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard et plusieurs autres tronçons dans les provinces de l'est, ainsi que le pont de Québec. Le chemin de fer de la Baie d'Hudson a fait partie du Canadien National jusqu'à 1926, alors qu'il en a été détaché pour tomber sous l'administration du ministère des Chemins de Fer et Canaux pour parachèvement, et les affectations qui le concernent ont été déduites. Ces affectations au Canadien National ne comprennent pas les déficits d'exploitation de 1919 et des années subséquentes, ni les déficits d'autres parties des lignes de l'Est depuis le 1er juillet 1927, mais embrassent les placements pour la 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  $3\frac{1}{2}$  à 6 p.c. En calculant la dette publique du Canada, le ministère des Finances considère ces 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 par les chemins de fer de l'État 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. Le tableau 22A montre comment le capital ainsi rendu disponible a été dépensé.