

Dette et service de la dette du Canadien National.—Le tableau 15 présente une analyse de la progression de la dette et des intérêts pour le service de la dette du réseau entier, lignes au Canada et aux Etats-Unis. 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.

* Lignes du Canadien National à l'est de Lévis et de Diamond Junction, Qué.

15.—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 1922-35.

Année.	DETTE ENVERS LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.			
	Affectations pour les chemins de fer de l'Etat. ²	Prêts et avances, ^{2, 9}	Intérêts acrus et impayés sur prêts du gouvernement.	Total.
	\$	\$	\$	\$
1922.....	404,272,030 ⁵	115,607,457	4,443,386 ¹²	524,322,873 ¹²
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
1935.....	404,279,909	672,580,943	459,486,187	1,536,347,039
1935.....	405,062,275	754,600,910 ¹¹	495,030,137	1,654,693,322
Augmentations, 1922-35.....	Cr. 37,000,296	247,654,941	425,701,334	636,355,979
Plus les crédits du C.G.R.....				42,760,428 ⁶
Moins l'intérêt sur les prêts du gouvernement (non payé).....				425,701,334
Augmentation nette en fonds nouveaux.....				253,415,073

Pour renvoi, voir la fin du tableau, p. 673.