

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—fin.

Année.	DETTE ENVERS LE PUBLIC.				Grand total. ¹³
	Avec garantie.		Sans garantie.	Total.	
	Gouvernement fédéral. ³	Gouvernements provinciaux.			
	\$	\$	\$	\$	\$
.....	331,309,904	93,423,985	385,198,150	809,932,039	1,334,243,734
1922.....	447,872,904	93,574,380	263,055,860	804,503,144	1,822,840,487
1923.....	470,372,904	93,574,380	259,151,772	823,099,056	1,940,817,934
1924.....	558,872,904	93,574,380	261,465,799	913,913,083	2,077,189,642
1925.....	581,372,904	93,574,380	256,382,019	931,329,303	2,128,532,191
1926.....	579,872,891	93,574,380	252,032,973 ²	925,480,244 ²	2,158,249,715
1927.....	657,181,330	93,574,380	230,626,027	981,381,737	2,245,346,212
1928.....	681,000,655	93,574,380	203,313,998	977,889,033	2,254,599,376
1929.....	807,048,434	91,654,505 ¹⁰	220,856,554 ¹⁰	1,122,559,493	2,431,204,155
1930.....	854,431,995	74,912,466 ¹⁰	239,221,402 ¹⁰	1,168,565,863	2,498,571,939
1931.....	970,562,289	74,912,466 ¹⁰	230,982,452 ¹⁰	1,276,457,207	2,640,245,799
1932.....	965,831,382	74,912,466 ¹⁰	223,773,319 ¹⁰	1,264,517,167	2,712,222,415
1933.....	962,992,576	74,912,466 ¹⁰	217,397,113 ¹⁰	1,255,302,155	2,745,851,841
1934.....	963,906,119	74,912,466 ¹⁰	207,511,854 ¹⁰	1,246,330,439	2,782,677,478
1935.....	889,741,774	74,912,466 ¹⁰	190,124,761 ¹⁰	1,154,779,001	2,809,472,323
Augmentations, 1922-35.....	441,868,870	-18,661,914	-72,931,099	350,275,857	986,631,836
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 globale en fonds nouveaux.....					603,690,930²

¹ Voir tableau 17 pour les emprunts à court terme. ² Les déficits des lignes de l'Est depuis le 1er juillet 1927, et les déficits du reste du réseau depuis le 1er janvier 1932 sont payés par le gouvernement fédéral et ne figurent pas au tableau. (Voir tableau 17.) ³ Comprend \$216,207,142 d'obligations perpétuelles garanties quant à l'intérêt seulement, qui étaient autrefois des obligations garanties du Grand Tronc. ⁴ Sommes dues aux dates où les lignes secondaires ont été acquises par le Canadien National, comme il suit: Canadien Nord, 30 sept. 1917; Grand Tronc Pacifique, 9 mars 1919; Grand-Tronc, 21 mai 1920; chemins de fer de l'Etat, 31 mars 1919 (le transfert se fit, en réalité, le 20 nov. 1918). ⁵ Y compris le chemin de fer de la Baie d'Hudson, \$14,531,706; ne paraissant pas en 1926. ⁶ Crédits pour propriétés comprenant le chemin de fer de la Baie d'Hudson, le port d'Halifax, etc., transférées à d'autres départements ou corps. ⁷ Comprend les emprunts consentis par le gouvernement à des lignes autres que les chemins de fer de l'Etat, formant aujourd'hui les lignes de l'Est, sur lesquels aucun intérêt n'a couru depuis le 1er juillet 1927. Voici comment ils figuraient le 30 juin 1927: capital \$2,565,605; déficits, \$8,835,176; total, \$11,400,781. ⁸ Le Central Vermont compris dans le rapport annuel, est exclu ici. ⁹ Les prêts temporaires et les prêts entre compagnies sont éliminés. ¹⁰ \$2,727,978 d'obligations de St. John and Quebec Railway garanties par le Nouveau-Brunswick, transférées de sans garantie à avec garantie, 1929-35. ¹¹ Comprend un prêt temporaire pour fins de remboursement, \$74,726,975. ¹² Révisé depuis la publication de l'Annuaire de 1936. ¹³ Le montant non inclus dans la dette du gouvernement fédéral est le total de la dette envers le public, puisque l'on a déjà tenu compte de la dette totale envers le gouvernement fédéral dans les chiffres de la dette fédérale.

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.