

Toutes les dépenses faites pour travaux de la nature de ceux qui précèdent, devraient être portées dans les livres de distribution, sous l'entête "améliorations" mais, pour des raisons évidentes, l'on devrait exercer une très grande prudence pour empêcher que des dépenses injustes ou contestables ne soient portées à ce compte.

Le mot "construction" dans les comptes de chemin de fer signifie le coût primitif au premier coût de la propriété de la compagnie.

Quelque chose de primitif et de neuf.

Le coût de toutes les améliorations qui ajoutent de la valeur et de la stabilité à la propriété de la compagnie, peut être convenablement porté aux dépenses de construction.

La construction proprement dite comprend le coût total de tout prolongement des lignes de la compagnie ;

Le coût du droit de passage, de l'augmentation des facilités et de l'étendue du terrain, et les dépenses nécessaires s'y rapportant ;

Le coût de nouvelles voies de garage, moins le coût de l'enlèvement de voies de garage ;

Le coût de viaducs et de ponts où il n'en existait pas encore ;

La différence en valeur entre des ponts et des ponceaux temporaires ou à bon marché et des ponts et des ponceaux en fer ou en pierre pour les remplacer ;

Le coût de lignes télégraphiques et de facilités additionnelles ;

La valeur des rails d'acier comparée aux rails de fer, lorsque les premiers sont substitués aux seconds ;

La différence en valeur entre les rails en fer plus forts que ceux qu'ils remplacent ;

Le coût des additions ou des améliorations aux accessoires de la voie ;

Réparations à la voie dont la construction primitive laissait à désirer ;

Le coût de bâtiments additionnels, y compris les machines et les accessoires s'y rattachant.

Je puis dire, en outre, qu'à la réunion des propriétaires de chemins de fer, tenue à Saratoga, il y a quelques années, et connue sous le nom de conférence de Saratoga, la méthode adoptée pour la tenue des comptes est que toutes les additions et réparations, désignées comme elles le sont par M. Kirkman, qui est une autorité sur les questions de chemins de fer, doivent être portées au compte du capital et non inscrites sous le chef de "dépenses d'exploitation." J'ai toute une série de rapports de chemins de fer des Etats-Unis, lesquels font voir que c'est là la pratique, et je pourrais en citer un grand nombre, mais je n'ai pas l'intention d'abuser de la bonté du comité sous ce rapport. Il me suffira d'en citer un comme exemple. C'est le rapport fait en 1882 par la Compagnie du chemin de fer de Chicago, Burlington et Quincy. Parmi les articles portés aux dépenses de construction et qui, dans un grand nombre de cas, sont portés aux dépenses d'exploitation dans les comptes du chemin de fer Intercolonial, sont les suivants : Nouvelles voies de garage, \$87,688 ; ballastage et améliorations de la voie, \$20,382 ; terrain et droit de passage, \$128,660 ; nouveaux bâtiments et aqueducs ; nouvelle clôture ; nouvelles lignes télégraphiques. J'ai aussi le rapport de la Compagnie du chemin de fer New-York et rivière Hudson, dans lequel la même méthode est adoptée ; et les détails donnés démontrent que les additions et les améliorations faites durant l'année ont été portées au compte du capital et elles comprennent des articles comme les suivants : Superstructure, y compris les traverses, le terrain et les clôtures ; stations pour voyageurs et pour marchandises ; et plusieurs autres articles analogues.

On a parlé du coût de l'Intercolonial et des circonstances dans lesquelles il a été construit. Il ne serait pas mal à propos, je crois, de citer l'article de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, dans lequel la construction de ce chemin de fer a été prévue, et de constater, par là, ce que l'exploitation

M. McDougald (Pictou).

de ce chemin implique. C'est un des travaux publics, appartenant au gouvernement, qui diffère de tous les autres travaux publics du pays. C'est une partie des conditions auxquelles les provinces maritimes ont consenti à se joindre à la confédération ; il devait être construit avant la confédération, tandis que tous les autres travaux importants ont été construits après la réunion des provinces et sont placés dans des conditions différentes. Personne ne désire amoindrir l'utilité du système de canaux de ce pays. Nous sommes tous fiers de contribuer notre part à l'établissement des grandes routes si essentielles à l'existence et au commerce de notre pays ; et, en nous occupant de l'Intercolonial, nous ne demandons rien autre chose que l'application du principe que l'on applique à l'exploitation des canaux du pays. Bien que ces travaux aient été construits après l'union des provinces, nous constatons qu'il n'a été fait aucune tentative—il n'est pas opportun, non plus, qu'il en soit fait—pour faire de ces travaux une source immédiate de revenu pour ce pays. Ils ont été construits pour d'autres raisons et l'exploitation, pendant les quelques années dernières, en a été faite, non dans le but d'en retirer un revenu, mais dans le but de rendre moins chers les facilités du commerce dans le pays et, durant les quelques dernières années, ils n'ont pas été exploités avec profit, mais avec un léger déficit. Si la méthode de comptabilité que l'on a appliquée aux canaux, avait été appliquée au chemin de fer Intercolonial, nous aurions les mêmes résultats ; c'est-à-dire qu'en ce qui concerne le compte de ce que nous pouvons appeler les dépenses d'exploitation—bien que le compte du capital fût très considérable—il y avait un léger déficit. L'article 45 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord se lit ainsi :

Considérant que les provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ont, par une commune déclaration, exposé que la construction du chemin de fer Intercolonial était essentielle à la consolidation de l'union de l'Amérique Britannique du Nord, et à son acceptation par la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, et qu'elles ont en conséquence arrêté que le gouvernement du Canada devait l'entreprendre sans délai : à ces causes, pour donner suite à cette convention, le gouvernement et le parlement du Canada seront tenus de commencer, dans les six mois qui suivront l'union, les travaux de construction d'un chemin de fer reliant le fleuve Saint-Laurent à la cité de Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, et de les terminer sans interruption et avec toute la diligence possible.

On doit admettre, je crois, que la construction du chemin de fer Intercolonial a eu l'effet de développer le commerce interprovincial et le maintien d'une voie de communication entre les provinces de l'est et de l'ouest. On a objecté un peu au capital énorme requis pour l'exécution de cette entreprise, mais le chemin de fer Intercolonial, comme je l'ai fait observer, diffère de tous les autres travaux publics de la confédération du Canada. En le construisant, on l'a beaucoup prolongé pour des fins militaires. L'exploitation en est dispendieuse à cause des inconvénients climatologiques, telles que la gelée et la neige et, le long d'une partie de cette ligne, la population qui donne le trafic local est très peu considérable. Je terminerai en citant l'autorité que j'ai déjà citée, relativement à cette question ; je veux parler de M. Kirkman, de Chicago, l'auteur de plusieurs excellents ouvrages sur les chemins de fer et une autorité éminente sur des questions de ce genre. Dans une brochure publiée sur la division des dépenses et des recettes des chemins de fer, il dit :