

question fort importante. Si je ne me trompe, il a dit hier que l'Interstate Commerce Commission a établi, à l'égard des inscriptions au compte du capital, des règlements qui, à la suite de pourparlers avec les grandes compagnies de chemins de fer des Etats-Unis, ont été adoptés et sont actuellement en vigueur; et je crois savoir que le ministre se propose de rendre ces règlements applicables à la comptabilité de l'Intercolonial.

Je suis bien aise qu'il en soit ainsi car je considère que c'est là le moyen de mettre fin aux discussions que provoquent depuis des années les dépenses à inscrire au compte du capital et à celui du revenu, et d'obtenir l'irréprochabilité de la tenue des livres. Si l'on pouvait avoir sous les yeux les règlements ainsi adoptés et mis en vigueur aux Etats-Unis et qui seront désormais applicables à l'Intercolonial, cela serait d'un grand avantage et la comptabilité ne s'en trouverait que meilleure. Si j'insiste là-dessus, ce n'est pas uniquement par goût pour la discussion, mais plutôt parce que je juge nécessaire que l'on pose certains principes. Comme on a établi un régime nouveau, je me plais à croire que le ministre voudra bien énoncer ces principes et en étendre l'application rigoureuse à l'Intercolonial.

L'hon. M. GRAHAM: Je me suis procuré la décision dont mon honorable ami a parlé; elle est ainsi conçue:

Des correspondants ont soulevé plusieurs questions relatives à la dépréciation, questions qui rendent nécessaires les instructions suivantes, qui toutes ont trait à la manière de tenir les comptes concernant la dépréciation du matériel:

1. La question de dépréciation est, à sa base même, une question d'efficacité d'exploitation, ou du maintien au complet des unités du matériel.

2. Les règles concernant la dépréciation peuvent être établies soit d'après la valeur des voitures et des locomotives prises séparément, ou d'après la valeur des catégories de voitures et de locomotives. A cet égard, les comptables sont libres, jusqu'à avis contraire, de suivre la méthode qui leur paraît la plus convenable.

3. En pure théorie, le premier coût doit servir de base aux calculs, c'est-à-dire à la détermination du montant du pour cent. Pour l'année courante; cependant, les comptables sont libres de prendre l'estimation du premier coût, si celui-ci n'est pas connu, la valeur inscrite ou le prix d'achat. Par "valeur inscrite", il ne faut pas entendre la valeur du matériel telle qu'elle figure au compte du capital, à moins que ce compte ne représente ce que valait en premier lieu le matériel, mais le coût réel ou la valeur du matériel entier, abstraction faite du compte sur lequel il a été imputé lors de l'achat; au cas où ils accepteraient le prix d'achat comme base du pour cent imputé au compte de la dépréciation, ils devront limiter le pour cent à la somme requise pour tenir compte du prix payé. Ainsi, une locomotive d'occasion n'est

pas censée fournir la somme nécessaire à son remplacement par une nouvelle locomotive, lorsqu'on la met au rancart. Ainsi qu'il est dit plus haut, c'est la valeur et non le prix des locomotives qu'on impute sur le compte de la dépréciation.

4. Les inscriptions faites au compte de la dépréciation pour l'année courante et les années suivantes ne doivent pas dépendre de la pratique suivie autrefois. Au cas où on aurait gonflé la valeur d'un objet en imputant des sommes excessives sur les frais d'exploitation pendant les années passées, la valeur ainsi assignée à l'objet doit être considérée comme faisant permanemment partie de l'actif appartenant par indivis aux actionnaires. D'un autre côté, si on a diminué la valeur d'un objet en imputant une somme insuffisante sur les frais d'exploitation pendant les années passées, cela ne doit pas influencer sur la fixation du taux de la dépréciation pendant l'année courante.

5. Les montants imputés tous les mois sur le compte des frais d'exploitation pour la "dépréciation" des différentes catégories de matériel créeront nécessairement, ou exigeront des inscriptions correspondantes au passif des comptes sur lesquels cette dépréciation sera imputée. A cette fin, les voituriers seront tenus, à compter du 1er juillet 1907, d'établir un compte de dépréciation pour chacune des catégories du matériel sur lesquelles cette dépréciation sera imputée. Ces comptes devront être désignés de la manière suivante:

- a) Remplacement des locomotives (tant pour les chemins de fer à vapeur que pour les chemins de fer électriques),
- b) Remplacement des voitures à voyageurs,
- c) Remplacement des fourgons à marchandises,
- d) Remplacement des voitures mises en mouvement par l'électricité,
- e) Remplacement du matériel de consommation,
- f) Remplacement du matériel d'exploitation (sauf les locomotives).

Tous les mois, on devra inscrire au crédit de ces comptes de remplacement la somme représentant la dépréciation de chaque catégorie de matériel, respectivement. Ces inscriptions devront invariablement égalier les sommes brutes imputées sur les frais d'entretien au compte de dépréciation.

On devra imputer sur ces différents comptes de remplacement, sous les chapitres appropriés, au prix coûtant, les sommes représentant le matériel acheté, construit ou autrement acquis afin d'entretenir la valeur du matériel d'un voiturier.

On agira de la même manière à l'égard des montants imputés tous les mois sur le compte des frais d'exploitation pour les "renouvellements" des différentes catégories de matériel.

Ce n'est pas l'intention de restreindre ces comptes aux wagons et locomotives détachées, ni d'empêcher les voituriers de renouveler ou de remplacer le matériel qui s'est détérioré avant sa mise au rancart. D'un autre côté, les différentes sommes inscrites au crédit de ces comptes de renouvellements doivent être mises à la disposition des voituriers pour servir au remplacement du matériel jusqu'à concurrence de ces sommes; toutefois, tous les renouvellements coûtant plus cher doivent être considérés comme des améliorations ou des additions, et le coût doit en être imputé, soit sur le revenu soit sur le capital.

M. FOSTER.