

\$12,000 : des gares nouvelles et agrandies, \$8,000 ; nouvelles voies d'évitement, \$3,000, et différents autres item formant un total de \$65,000.

En 1878, M. Brydges dit :

Ainsi que déjà expliqué, les déboursés pour ballastage et accroissement des facilités sous forme de voies d'évitement, gares et autres bâtiments, service amélioré de l'eau, etc., ont été compris dans les frais d'exploitation. Cela comprend les item suivants :

Ballastage	\$52,000
Voies d'évitement supplémentaires.....	20,000
Signaux-sémaphores	3,500
Bâtiments nouveaux aux gares.....	4,500
Amélioration du service de l'eau, ateliers de wagons, outillages et divers travaux.	25,000

Total..... \$105,000

Ces item sont ordinairement imputés sur le compte du capital par les compagnies de chemins de fer, et ils ont dans cette proportion augmenté les frais d'exploitation du trafic de ce chemin de fer durant l'année dernière.

Dans son rapport, en 1882, le surintendant Pottinger dit :

Dix milles de nouvelles voies de garage ont été posés sur différentes parties de la ligne pour faciliter le trafic qui a augmenté.

Une gare pour voyageurs et marchandises réunis a été construite à Derby, et une autre semblable à la rivière aux Anguilles. Une maison pour le chef de gare a été construite à Causpascal, et à la rivière Jaquet et à Painsec. Des améliorations et des réparations considérables ont été faites aux bâtiments des gares.

Le coût de ces réparations et améliorations et d'autres que je n'ai pas indiquées, fait partie des frais d'exploitation.

On trouve dans le rapport du surintendant en chef Pottinger, en 1885 :

Bien que l'exploitation des chemins de fer de l'Etat accuse, pour cette année, un déficit de \$41,402.82 en plus de celui de l'exercice précédent, ce résultat n'est pas tout à fait défavorable si l'on tient compte des dépenses énormes qu'il a fallu faire pour des augmentations et des améliorations qui, dans le cas de la plupart des chemins de fer, sont portés au compte du capital, mais qui grossissent les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial. Ces frais couvrent de nouvelles voies d'évitement, des hangars à fret et des gares, des sémaphores, des clôtures-paraneige et autres. L'exhaussement de plusieurs ponts et leurs abords, de nouveaux services d'eau, etc. L'achèvement des bureaux de Moncton a également ajouté aux frais de l'exploitation.

En 1886, le surintendant en chef Pottinger donne dans son rapport l'état suivant :

Suit un état sommaire des dépenses en améliorations :	
Nouvelles voies de garage	\$ 14,000 00
Nouveaux bâtiments et sémaphores...	7,000 00
Nouvelles clôtures	8,000 00
Service d'eau	23,000 00
Ponts en fer	6,000 00
Améliorations à la voie permanente (rails et traverses).....	37,000 00
Amélioration de locomotives et wagons	20,000 00
	<u>\$115,000 00</u>

Ces sommes ont été dépensées en sus de ce qu'ont coûté l'entretien et le renouvellement des constructions qui existaient déjà. C'était un emploi d'argent pour l'amélioration de la propriété, mais il a été porté au compte des frais d'exploitation et en opposition aux recettes de l'année.

En 1890, le surintendant en chef Pottinger fait rapport :

(Frais d'exploitation.)

Cent milles de la voie ont été reballastés. Quarante-deux voies d'évitement ont été construites à divers endroits pour faciliter le trafic. Cent vingt-cinq milles de la ligne-mère ont reçu de nouveaux rails d'acier plus pesants.

C'était une amélioration bien désirable à cause des locomotives et des wagons plus pesants dont on se sert maintenant, mais elle a augmenté les frais d'exploitation de l'année de \$200,000 comparés à l'an dernier.

On a continué les ouvrages pour rendre les ponts plus forts. Le pont sur la rivière l'antramar, près de Sackville, M. McDUGALD (Pictou).

et celui sur la Ristigouche, ont été rendus plus forts à des frais dépassant \$26,000. Cinq autres ponts plus petits ont aussi été rendus plus forts au moyen d'entretoises latérales.

De nouveaux tabliers améliorés et des garde-fous en rails de fer ont été posés sur huit grands ponts pour rendre plus sûr le passage des trains.

Et cinquante petits ponts en bois de dix à vingt pieds de trévaux chacun ont été remplacés par des ponts en fer.

En 1886, M. Schreiber a fait rapport :—

Bien que le déficit sur l'exploitation s'élève à \$106,000, on doit observer que pas moins de \$115,000 ont été imputées contre le revenu de l'année pour des améliorations généralement imputées sur le compte du capital, et concernant des travaux d'entretien et de renouvellement.

Dans un autre rapport, M. Schreiber dit :—

On a fait, tout le long de la ligne, plusieurs améliorations, prolongements et additions dont le coût a été inscrit dans les comptes relatifs à l'exploitation, mais ce ne sont certainement pas des travaux d'entretien ordinaire.

Puis, je remarque la critique suivante, relativement au chemin de fer Intercolonial :—

Pourquoi, par exemple, porter aux dépenses d'exploitation la différence de coût, disons \$90,000, entre les anciens et les nouveaux bureaux généraux, ou pourquoi, aussi, porter le coût d'un pont en fer, construit pour remplacer un pont en bois, ou un rail de 67 livres remplacé par un rail de 56 livres? Aucune compagnie de chemin de fer ne fait cela : pourquoi l'Intercolonial le ferait-il?

Pour montrer comment ce mode fonctionne, examinons le rapport de 1891 et l'on y constatera que 13,125 tonnes de rails de 67 livres ont été employées pour remplacer des rails de 56 livres. Cela signifie une augmentation d'environ 2,600 tonnes à \$24 la tonne, soit, plus de \$60,000. Le chemin est meilleur et a d'autant plus de valeur, mais la somme est portée aux dépenses courantes de l'année et c'est à tort qu'elle fait partie du déficit. Il en est ainsi des améliorations au sujet des wagons à marchandises, des locomotives, des bâtiments, etc.

Or, dans l'exploitation de l'Intercolonial pendant les dix années terminées le 30 juin dernier, je vois qu'il y a eu, d'après les rapports, un déficit d'environ \$2,300,000, soit une moyenne de \$230,000 par année. Si les livres du chemin de fer étaient tenus de la même manière que les livres des compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis et, ainsi que j'en suis informé, comme sont tenus les livres des compagnies de chemins de fer de ce pays, je crois que le fait de ne pas imputer sur les dépenses d'exploitation des item comme les additions, les améliorations et les facilités, item qui ont été inclus, depuis 1875, dans les dépenses d'exploitation de l'Intercolonial, je crois, dis-je, que cela aurait l'effet de faire disparaître entièrement le déficit. Pendant les quatre années finissant le 30 juin 1878, le déficit dans l'exploitation du chemin de fer, sous l'ancien gouvernement, s'est élevé à \$1,465,029, en prenant les comptes comme ils ont été tenus depuis cette période. Cette somme comprend naturellement plusieurs item que l'on a mis dans un compte discontinué. Ainsi, en 1876, un crédit de \$215,289 pour renouvellement n'a pas été placé dans la balance du compte ; il y a eu, en 1877, un autre item de \$200,000 qui n'a pas été porté au compte du capital, mais qui l'a été au compte arrêté et, en 1878, un item semblable de \$200,000 n'a pas été porté au capital, mais au compte suspendu. Si tous ces item avaient été portés aux dépenses d'exploitation, le déficit aurait été, comme je l'ai dit, de \$1,465,029. Je ne mentionne pas cela pour établir une comparaison entre les dépenses de l'administration du chemin de fer faites sous l'ancien gouvernement, et celles faites sous le gouvernement actuel, mais pour démontrer que si les item portés aux deux comptes imputés sur la perception du revenu avaient été classés comme ils le sont dans les autres administrations de chemin de fer, le défi-