

L'idée qui me vient à l'esprit, c'est que, bien que la dépréciation se répartisse sur une longue période, on l'inscrit apparemment tout entière dans une seule année. Est-ce exact?

M. GEARY: C'est ce que fait le Pacifique-Canadien, n'est-ce pas?

L'hon. M. EULER: Vous amortissez la dépréciation d'année en année, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Non.

L'hon. M. EULER: Bien que la dépréciation ou l'usure ait eu lieu dans une période de dix ou vingt ans peut-être, on a imputé presque 4 millions de dollars sur le revenu ou sur le compte des revenus de la compagnie, devrais-je dire, dans une seule année.

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. EULER: C'est une charge joliment lourde pour une année, n'est-ce pas?

M. MCGIBBON: La dépréciation, même à 2 p. 100, représente une somme d'environ 25 millions de dollars.

M. HUNGERFORD: La question a été discutée maintes fois devant le Comité, je pense. La pratique diffère à ce sujet au Canada et aux Etats-Unis. Les chemins de fer américains incluent l'amortissement de la dépréciation dans le compte du matériel; les chemins de fer canadiens, jamais.

L'hon. M. MANION: Les chemins de fer canadiens font l'opération en effectuant les remplacements.

M. HUNGERFORD: En mettant le matériel du service, vous en imputez la valeur entière, moins la récupération, sur le compte d'exploitation.

L'hon. M. EULER: Il pourrait en être ainsi si cela se produisait dans le cours d'une année quelconque. Une année, il peut être nécessaire d'opérer des mises au rancart légères et le double, l'année suivante, ce qui entraîne une différence quant au revenu net du chemin de fer.

M. HUNGERFORD: C'est très possible, mais en réalité cela s'arrange.

L'hon. M. EULER: Dans une période d'années la moyenne s'établit, mais d'année en année, le procédé ne donne pas une image tout à fait exacte de la réalité.

M. HUNGERFORD: Nous procédons d'après une base joliment uniforme. Quand l'outillage vieillit, en général nous mettons de côté, cela va de soi, le vieux matériel d'abord, et nous avons acheté le vieux matériel dans une période de bas prix. Puis nous tombons graduellement dans une période de prix quelque peu plus élevés; le matériel coûtait plus cher, quand nous l'avons acheté.

L'hon. M. EULER: Vous dites que ce n'est pas l'usage suivi aux Etats-Unis. Est-ce l'usage général au Canada?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. GEARY: C'est-à-dire pour les chemins de fer, non par exemple pour les services publics comme les compagnies de téléphone?

L'hon. M. EULER: Le Pacifique-Canadien suit-il le même système?

M. HUNGERFORD: En principe, c'est le même. Il y a quelques petites différences de détail.

L'hon. M. MANION: M. Hungerford, je suis continuellement abordé,—il en est de même des autres députés et des autres ministres, je suppose,—par des représentants des compagnies qui fabriquent du matériel, surtout de celles qui fabriquent des wagons et des locomotives. Elles sont très touchées par la crise, car ni l'un ni l'autre des chemins de fer n'ont remplacé leur matériel. Y aurait-il actuellement quelque raison,—je parle en général,—d'entreprendre la construction de matériel? Supposons qu'on puisse démontrer l'utilité de la chose au