

M. ARMSTRONG: Les lignes américaines sont assujéties aux règlements de l'*Interstate Commerce Commission*. Le matériel y est déprécié selon sa valeur tandis que les biens ferroviaires, sauf les éléments de voies, ne font pas l'objet d'une dépréciation. Le matériel roulant des lignes canadiennes est déprécié suivant un taux uniforme.

M. MACDONNELL: Un taux uniforme fixé par qui?

M. ARMSTRONG: Nous avons adopté des taux qui nous semblent appropriés et qui sont à peu près les mêmes que les taux prescrits par l'*Interstate Commerce Commission*.

M. MACDONNELL: Comment cela se compare-t-il avec la pratique suivie ailleurs au Canada?

M. ARMSTRONG: Le Pacifique-Canadien emploie la méthode fondée sur l'usage en ce qui concerne la dépréciation du matériel et des biens ferroviaires, à l'exclusion des voies.

M. MACDONNELL: Quelle différence y a-t-il entre les deux méthodes et quels en sont les résultats du point de vue de la recette?

M. ARMSTRONG: Voici en un mot en quoi consiste la méthode de dépréciation uniforme. Supposons qu'un article particulier de matériel roulant coûte \$100. Nous estimons que sa durée sera de trente-trois ans. Nous en réduisons donc la valeur de $\$3\frac{1}{3}$ par année comme frais de dépréciation.

Dans le cas de la méthode fondée sur l'usage, la durée du matériel est aussi fixée à trente ans, mais en période de grande activité le taux est augmenté tandis qu'il est réduit en période de faible activité.

M. GORDON: Cette méthode vise à mesurer le taux d'épuisement du matériel roulant et se fonde sur le principe qu'en période de grande activité le matériel roulant s'use plus rapidement qu'en période de moindre activité. Le taux varie selon les fluctuations du trafic, mais le total des frais de dépréciation pendant toute la durée du matériel serait le même qu'en vertu de la méthode de dépréciation uniforme.

M. MACDONNELL: J'allais poser une question au sujet de la méthode fondée sur l'usage. Ne doit-elle pas aboutir à un amortissement beaucoup plus élevé?

M. ARMSTRONG: Non pas, si l'estimation de la durée est exacte. Il n'y aurait pas de différence dans le total.

M. GORDON: M. Armstrong a dit que dans le cas du matériel on se fonde sur une durée utile d'environ trente ans, mais les frais annuels de dépréciation sont réglés sur le trafic de sorte que la réduction de la valeur du matériel peut être plus élevée une année qu'une autre, mais, néanmoins, la valeur totale serait amortie en une trentaine d'années.

M. MACDONNELL: Je m'en rends compte, mais si des années maigres se succédaient il vous faudrait augmenter le taux.

M. ARMSTRONG: Non, le jeu des calculs devrait compenser.

Nos placements ferroviaires comprennent le matériel roulant, les biens ferroviaires et les éléments des voies. Nous avons parlé de la dépréciation du matériel roulant. Dans le cas des biens ferroviaires, nous employons la comptabilité dite de réforme. Dans le cas des éléments des voies, qui comprennent les traverses, les rails, d'autres articles de voie, l'empierrement et la main-d'œuvre, nous appliquons la comptabilité de renouvellement.

La réforme suppose que la durée de l'ensemble des biens s'est écoulée et que, grâce à la réforme et au renouvellement, les biens seront maintenus dans un état d'équilibre. La réforme est imputée sur les frais d'exploitation et le remplacement, sur le capital.