

les premières années d'un chemin de fer; tandis que dans un autre genre, tel que le renouvellement des barres de jonctions et des rails, et des bâtiments et clôtures, le fardeau ne s'en fait sentir tout entier que beaucoup plus tard. A moins qu'il y ait un compte de réserves, auquel les deux dernières catégories puissent être portées, de façon à être réparties sur plusieurs années, le revenu de l'année dans laquelle elles tombent n'est pas censé devoir les supporter; mais elles forment contre capital des frais d'une nature très-contestable. Il est évidemment impossible que nous puissions pousser notre examen jusque dans chaque item de ces différentes catégories, et offrir une opinion sur la méthode propre de les rendre imputables. Nous n'en parlons que dans la vue de faire voir combien grande est la portion de travaux qui, dans les premières années d'un chemin de fer, est d'un caractère douteux, et que leur classification propre est du seul ressort des ingénieurs au jugement et à l'intégrité desquels elle doit être laissée. Tant que le compte de construction est ouvert, nous croyons que l'expérience des entreprises de chemin de fer, dans tous les pays, feront voir qu'il n'y a pas d'inclination chez les ingénieurs à peser outre mesure sur le compte de revenu. Mais dans le cas du Grand Tronc, nous voyons que dans plusieurs circonstances, après que les ingénieurs en fonctions ont distribué la dépense entre capital et revenu, suivant leur appréciation de ses proportions propres, les officiers de la compagnie ont ordonné de faire le transport de fortes sommes du dernier compte dans le premier. Sans entrer dans le mérite de chaque transport en particulier, nous ne croyons pas que nous ferions d'injustice à revenu, en acceptant la distribution des messieurs sous la surveillance immédiate desquels les travaux se sont opérés. Le montant entier qui a été ainsi transporté, depuis janvier, 1858, à Juin, 1860, est \$299,630.39; mais, si en rectifiant ce compte, nous prenons la balance au crédit de revenu, 1er Janvier, 1858, telle que donnée dans les comptes publics de cette année-là, nous devons seulement reporter \$179,630.39, comme les \$120,000 restant, avaient rapport aux transactions du passé, et avaient été incluses dans la balance dans l'état imprimé, bien que rentrées dans les livres qu'à une époque plus avancée. Nous avons en conséquence rendu ce montant à revenu, et si nous avions eu des données suffisantes, ou que nous nous fussions senti le devoir et la compétence, pour entrer dans un examen détaillé des différentes sommes qui ont été portées au compte de capital pendant cette période de temps pour d'autres travaux que ceux de nouvelles constructions additionnelles, nous croyons qu'une bien plus grande somme aurait pu être plus convenablement imputée à revenu.

La principale difficulté git entre les chapitres "travaux et voie permanents" dans le compte capital, "et entretien de la route" dans le compte de revenu, et les principaux items sont: "rails, barres de jonctions, etc., "ponts" et "lestage." Maintenant il appert, d'après les cédules annexées à l'état du compte capital (App. X), que depuis Janvier, 1858, à Juin, 1860, il a été dépensé en renouvellements de rails et barres de jonction, en sus des dépenses de passage, \$400,512, en sus aussi de \$85,481 pour rails dans la division centrale, où les renouvellements ne sont pas distingués des nouvelles places d'évitement et de la division de la voie originaire au Havre au Canard; et qu'il avait été dépensé pour renou-