

M. VIEN: Avez-vous dit qu'il n'y a pas de réserve pour la dépréciation, dans le cas des biens que possède la compagnie au Canada, c'est-à-dire les voies et le matériel roulant?

M. FAIRWEATHER: Exact.

M. VIEN: Dans ce cas, quelle valeur ont les chiffres de ce document, puisque le matériel roulant, dont certaines parties vous ont coûté bien cher, a subi une grande dépréciation du fait de l'usure ou parce qu'il est désuet? Il en est de même des gares et d'autres biens du réseau. Pourriez-vous nous donner votre propre statistique sur ces valeurs?

M. FAIRWEATHER: Vous abordez un sujet bien vaste.

M. VIEN: Je m'en rends compte.

M. FAIRWEATHER: Parfaitement. Qu'il me soit permis de fournir une explication. Je ne puis répondre en quelques mots. Les chemins du fer du continent américain, c'est-à-dire ceux des Etats-Unis et du Canada, n'ont pas adopté la comptabilisation de la dépréciation, sauf dans la mesure où l'Etat les y force. Par exemple, aux Etats-Unis, ils y sont forcés pour le matériel roulant, mais non pour les autres biens. Au Canada, les règlements ne comportent pas cette comptabilisation. Par conséquent, nous établissons nos comptes en partant d'un autre point de vue, c'est-à-dire que nous utilisons la comptabilisation du matériel désaffecté. C'est un vaste sujet, vraiment. Les exploitants de chemins de fer américains combattent la méthode de la comptabilisation de la dépréciation parce qu'elle n'offre aucun avantage particulier à l'administration, qu'elle n'améliore pas le bilan en indiquant bien nettement la productivité de l'entreprise ou d'une autre façon. L'autre méthode...

M. VIEN: Sans vouloir formuler de critiques injustes, je veux découvrir quelle utilité a pour le comité la statistique qu'on nous offre. Comment cette statistique peut-elle permettre au Comité de se faire une idée exacte de la valeur du réseau national?

M. FAIRWEATHER: Ces chiffres, monsieur, ont pour objet d'indiquer les sommes engagées dans l'acquisition des biens du réseau, c'est-à-dire des biens en existence.

M. VIEN: Possédez-vous une statistique qui serait de nature à éclairer le Comité sur la valeur réelle du réseau?

M. FAIRWEATHER: Ce mot "valeur", monsieur... Parlez-vous de la valeur productive, du prix de revient, ou d'une autre valeur? Si vous parlez de la valeur compte tenu de la dépréciation, je ne saurais mieux faire que de vous lire une courte note du *Railway Research Service Bureau* d'Angleterre où je trouve cette comparason: "Au Canada, dans le même cas, on se sert de la méthode dite de comptabilisation du matériel désaffecté; c'est-à-dire que la valeur est biffée du compte de capital quand arrive le temps de désaffecter le matériel roulant". C'est alors que nous biffons la valeur du matériel. La valeur ne va pas en décroissant dans le bilan; on la biffe au moment de la mise au rancart. "La valeur du matériel roulant est imputée sur le compte des frais d'exploitation, moins un résidu imputé sur les comptes du matériel ou autres". On se rendra compte que les deux méthodes de comptabilité sont exactement pareilles.

M. YOUNG: Pareilles dans leurs résultats.

M. FAIRWEATHER: Précisément. "Car, dans chaque cas, la valeur est biffée du compte de capital et la perte imputée sur le compte des frais d'exploitation, soit directement dans le cas de la méthode canadienne, soit indirectement par l'accumulation des provisions pour dépréciation". Dans la pratique, et à la longue, l'une ou l'autre méthode produisent exactement les mêmes résultats.

M. KINLEY: Vous renouveler votre matériel grâce aux recettes courantes.