

tenant une partie du chemin affermée à bail, et avec des créanciers privilégiés, qui prennent rang à divers degrés de priorité après *les dépenses réelles d'opération*, il s'élève des difficultés légales dans la détermination des choses qui tombent sous cette désignation propre—difficultés que nous ne nous proposons pas de discuter—notre objet est de faire voir quelle serait une distribution loyale des dépenses entre capital et revenu, n'envisageant l'entreprise que sous le simple point de vue d'une spéculation commerciale payante.

Compte Capital.

Nous avons obtenu de la Compagnie un état (App. X. c. 51) de la dépense entière portée au compte capital jusqu'au 30 de Juin, 1860, distinguant le montant payé aux contracteurs originaires, et celui déposé par la Compagnie elle-même. D'après cet état il appert que, en excluant le montant dépensé sur le chemin de l'Atlantique et du St. Laurent, et en excluant aussi le prix d'achat du chemin de Montréal à Island Pond, et les lignes de Détroit et d'Arthabaska, il a été dépensé sur le Grand Tronc propre, pour travaux surrétrogratoires et additionnels, sous le chapitre de "Département de l'ingénieur," "travaux et voie permanents," et "stations," la somme de \$2,491,092. Il ne forme pas partie de notre devoir, d'après nos instructions, de nous enquérir comment une si grande dépense, au-delà de 6 par cent du coût entier sous les mêmes chapitres, devint nécessaire pour finir et parachever l'ouvrage tel que reçu des mains des contracteurs; mais il est manifestement essentiel que nous dussions nous enquérir, si le tout fut justement porté au compte de capital, ou si aucune partie de cette dépense n'aurait pas dû être considérée comme étant pour le maintien de la route, ce qui était proprement le lot du compte de revenu.

Il ne saurait y avoir aucun doute à l'égard de beaucoup d'items. Il n'importe pas à l'objet de notre enquête de savoir si les contrats originaires couvraient toute chose, ou si ces contrats ont été strictement remplis. Tout ce qui était essentiel au complément de la route était proprement considéré partie du capital. Ainsi facilités additionnelles aux stations, ou un nouvel embranchement comme à Kingston, ou des correspondances non couvertes par les divers contrats, comme la route à travers la cité de Toronto, ou la correspondance de Charons à Montréal, doivent clairement être portés au compte de capital. Il y a de même beaucoup d'améliorations dont une partie, tout au moins, doit être portée au compte de capital. C'est ainsi que dans la substitution de ponts en pierre ou en fer à ceux en bois, comme elle a eu lieu sur une grande portion de la section entre Montréal et Portland, (dont le coût, cependant, n'est pas inclus dans la somme ci-dessus mentionnée,) ou si l'on trouve plus économique d'abandonner l'emplacement originaire, que de suppléer à l'entretien de la route, comme au Havre au Canard, une proportion des frais, à titre d'amélioration permanente, peut être honnêtement regardée comme une dépense de capital. Le lestage et le drainage insuffisants quand on a accepté les travaux des mains des contracteurs, participent aussi du même caractère, de même encore qu'une qualité inférieure de rails, emportant prochains renouvellements. Il y a un genre de réparations tel que le dérangement de la voie, chose qui pèse le plus lourdement sur