

Beaucoup des malentendus qui se sont produits au sujet de la capitalisation de ces propriétés sont dus, en grande partie, à la méthode défectueuse de tenir les comptes des dépenses des chemins de fer, et, par suite, à la propagation de faux renseignements. En faisant un examen minutieux, nous constatons que plusieurs articles portés sous le chef "dépenses d'exploitation" n'appartiennent pas du tout à ce chef, mais qu'ils devraient figurer sous le chef "construction," comme partie du matériel permanent. Cela se fait de plusieurs manières; quelquefois, cela provient du conservatisme d'administrateurs et de propriétaires anxieux d'améliorer leur propriété sans augmenter leurs obligations et plus désireux d'améliorer les obligations impayées que d'en assumer de nouvelles. Naturellement, cela est louable, mais il devrait être compris, que, dans plusieurs cas, les obligations d'une compagnie baissent au-dessous du pair, à cause de l'impuissance où l'on est de réaliser des bénéfices sur le coût déjà capitalisé, ou que les prix du marché éprouvent de fortes fluctuations à la moindre pression ou à la moindre excitation, et que cela provoque un manque de confiance dans l'entreprise. A ceux qui possèdent ces propriétés, il semble absurde d'imputer d'autres montants sur le capital jusqu'à ce que la stabilité de l'entreprise ait été établie. C'est là du sens commun, de la perspicacité, de la prudence. Cela explique pourquoi la construction est fréquemment portée comme une dépense courante d'exploitation. Certaines parties de ces dépenses sont néanmoins comprises dans le compte des dépenses, à cause de la difficulté qu'il y a de séparer les deux catégories d'articles des comptes. Bien que nous soyons habitués à considérer comme terminés les chemins de fer en exploitation, surtout ceux qui le sont depuis longtemps, ces chemins, de fait, ne sont jamais complétés. Ils sont toujours dans une phase de changement, d'évolution, d'amélioration. Cette transformation est quelquefois si rapide, ou si importante, qu'elle appelle l'attention et exige des explications, peut-être des mesures de prévoyance. Il en est ainsi, relativement aux additions tels que la construction de grands élévateurs et d'entrepôts, le prolongement des voies de garages, ou les grandes additions à l'équipement. De grandes dépenses de cette nature sont distinctes et comprises, dans les relevés, sous le chef "construction." Dans certains cas, elles sont capitalisées. Cela est censé être la mesure du droit d'une compagnie de chemin de fer d'ajouter à son capital de construction. De fait, néanmoins, les grandes additions à la propriété d'un chemin de fer ne se font pas de cette manière, mais se composent d'un nombre infini de petites améliorations, si petites qu'elles échappent à l'attention ou ne sont pas jugées dignes de remarque. Le posage de deux clous ou un seul a été porté à la construction, est une amélioration et constitue la base d'une autre capitalisation jusqu'à concurrence de la dépense additionnelle. Le nouveau ballastage, l'élargissement des tranchées, l'élévation du niveau, l'ouverture des fossés, les améliorations aux ponts et aux ponceaux, le redressement de la voie, améliorent constamment les chemins de fer; on les améliore encore en améliorant la qualité et le poids des rails et d'autres accessoires de la voie, en ajoutant des facilités en ce qui concerne les bureaux, les ateliers et autres bâtiments et, finalement, en remplaçant le matériel d'une qualité inférieure, usé ou détruit par du matériel de qualité supérieure. C'est sous l'action latente et inobservée de ces forces que se forment les grandes propriétés.

M. HAZEN : On ne saurait dire que la question que nous avons discutée cet après-midi et ce soir, soit une question nouvelle, car, si vous consultez les *Debits*, et cela, depuis la construction de l'Intercolonial, je crois que vous n'y trouverez pas un sujet qui ait été discuté aussi souvent en cette chambre que l'administration de ce chemin de fer et le meilleur moyen de faire cesser le déficit dont nous avons été témoins tous les ans. Depuis que ce chemin est construit et exploité, jusqu'en 1873, il a été exploité à perte. En 1873, il y a eu un changement dans l'administration du ministère des chemins de fer. Les honorables membres de la gauche sont arrivés au pouvoir et, sous leur administration, les déficits n'ont pas diminué, mais ils ont augmenté et, durant une de ces années, le déficit s'est élevé à la somme de près de \$700,000. En 1878, après que le gouvernement conservateur fut revenu au pouvoir, sir Charles Tupper fut chargé du ministère des chemins de fer et opéra des réformes dans l'administration du chemin de fer de

l'Intercolonial. Le résultat fut que, pendant quelques années, il équilibra les recettes et les dépenses, mais il avait été si impitoyable dans ses réformes, que l'on constata qu'il fallait encore faire des dépenses pour faire du chemin ce qu'il devrait être, et les dépenses furent portées à peu près au chiffre où elles étaient et les déficits se produisirent encore. Depuis que le chemin de fer canadien du Pacifique rivalise avec l'Intercolonial pour le trafic des voyageurs et le trafic des marchandises d'entier parcours, venant de l'ouest, les déficits ont été en augmentant et, cette année, probablement, ils atteindront le chiffre le plus élevé qu'ils aient atteint dans l'histoire du chemin.

En examinant cette question des déficits—et ce n'est pas une question agréable à traiter, car elle implique un montant s'élevant d'un demi-million à trois-quarts de million par année—il n'est que juste, je crois, de nous rappeler l'énoncé fait par l'honorable député de Westmoreland (M. Wood), énoncé sur lequel a, appuyé l'honorable député de Pictou (M. McDougald). Ces deux députés et surtout, l'honorable député de Pictou, a fait remarquer que si l'on adoptait pour l'Intercolonial la même méthode de comptabilité que pour d'autres compagnies de chemins de fer du Canada, les déficits que nous avons chaque année, ne seraient pas aussi élevés qu'ils semblent l'être, parce que, comme ces deux députés l'ont fait remarquer, tandis que les "améliorations," ainsi qu'on les appelle, faites par d'autres compagnies de chemins de fer, sont portées au compte du capital, elles sont portées aux dépenses courantes ordinaires du chemin, sur l'Intercolonial.

Si j'ai bien compris les énoncés de ces honorables messieurs, c'est l'état de choses qui existerait et, quant à moi, parlant comme simple citoyen, je ne vois pas pourquoi, lorsqu'une compagnie a enlevé des rails de 56 livres et les a remplacés par des rails de 67 livres, la différence du prix ne serait pas portée aux dépenses du capital et je ne saurais voir qu'il soit juste de porter cela aux dépenses ordinaires du chemin. Il ne serait pas juste de porter au compte du chemin tout le coût des nouveaux rails, mais la différence dans les dépenses devrait être portée contre le compte du capital. Cela n'est pas fait et il est arrivé qu'un montant considérable a été porté aux dépenses ordinaires de l'Intercolonial, lequel montant aurait dû être porté aux dépenses du capital, tout autant que le coût de la pose primitive des rails. Puis, si l'on démolit, sur l'Intercolonial, un pont en bois et qu'on le remplace par un pont en fer, la différence du coût, je crois, devrait être portée au compte du capital. On devrait, je crois, tenir compte de l'argument apporté ici par l'honorable député de Westmoreland (M. Wood), et par l'honorable député de Pictou (M. McDougald), lorsque nous examinons la coût de l'Intercolonial, car, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Pictou (M. McDougald), si nous déduisons ce qui devrait être porté au compte du capital, le déficit se trouve beaucoup réduit. Néanmoins, je suis prêt à dire que si le mode de comptabilité du chemin de fer de l'Intercolonial était semblable à celui que l'on suit pour les canaux, dans la province d'Ontario, les déficits paraîtraient, en effet, très peu élevés. Je vois que, l'année dernière, l'ensemble des recettes des canaux porté au revenu a été de \$345,000, et les recettes portées au compte du capital se sont élevées à \$1,065,000. Je vois qu'il y a eu \$204,000 pour réparations et \$294,000 pour le personnel.