

J'admets bien que le coût nominal a été énorme. Ces chemins ont été construits d'après le bon vieux système, ce qui a eu pour effet de déprécier les placements sur les chemins de fer américains aux yeux des Européens, et même des capitalistes américains, pendant ces dernières années. Ils ont été construits d'après l'ancien système des émissions d'obligations énormes, des crédits mobiliers et des contrats de compagnies de construction, dont nous avons eu un échantillon sur le bureau de cette Chambre, il y a quelque temps, à propos de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le coût apparent du Union Pacific et du Central Pacific, d'après leurs systèmes, était de \$91,150 du mille, ou de \$324,000,000. Le coût réel était estimé à environ \$30,000 du mille à la veille de l'achèvement de la voie, d'après les calculs de l'ingénieur du gouvernement.

En 1881 l'ingénieur du gouvernement déclara que le coût du chemin, couvert de bons rails d'acier, serait de \$25,642 par mille, ou de \$91,150,000, au lieu de \$324,000,000. C'est-à-dire entre un tiers et un quart du coût nominal du chemin. Que cela soit une leçon qui nous fasse réfléchir sur la façon dont nous laissons majorer les actions de nos compagnies subventionnées et dont nous permettons l'introduction du système des crédits mobiliers et des compagnies de construction dans nos législatures et aux bureaux principaux de nos compagnies.

Le coût nominal de l'Atlantique et du Pacifique a été de \$35,526 par mille, ou de \$98,816,000; le coût réel du chemin, tel qu'estimé en 1881 par le gouvernement, a été de \$20,000 par mille, ou de \$50,000,000. Le coût nominal du Pacifique du Sud a été de \$81,020 par mille, soit \$75,250,000; le coût réel tel qu'estimé en 1881, a été de \$25,000 par mille, soit \$23,225,000. Le coût nominal du Pacifique du Texas a été de \$37,416 par mille, soit \$71,130,000; le coût réel, évalué en 1881, a été de \$20,000 par mille, soit \$38,020,000. Voyez d'un côté ce qui était fictif, et de l'autre ce qui était réel. Voyez le montant nominal, le chiffre énorme de capital fictif qu'on a fait avaler à des capitalistes crédules et sous lequel le public soumis aux chemins de fer a dû plier, la loi de la concurrence ne lui apportant aucun soulagement. Votre chemin de fer crée un monopole et l'on tient compte du capital en établissant les tarifs.

Je suis content que l'honorable ministre ait parlé de ces chemins de fer américains et de leur système de finances, parce que cela nous fournit des leçons que j'ai déjà signalées à cette Chambre, mais dont la majorité n'a pas tenu compte alors. Nous voyons aujourd'hui les mauvais résultats que nous aurions dû prévoir. Le secrétaire d'Etat a dit qu'il est d'importance absolue qu'on diminue le coût de la construction, et je suis de son avis; il est aussi bien important qu'on diminue le coût nominal; vous voyez que cette compagnie évalue déjà son stock à \$65,000,000, comme si chaque dollar avait été payé. Vous voyez qu'elle évalue le coût de la ligne principale à une somme comprenant le total de ce capital nominal; vous voyez qu'elle cherche déjà à faire croire au public qu'elle a la valeur de tout le stock émis à un escompte de 160 ou à d'autres conditions; vous voyez qu'elle cherche toujours à élever un compte de capital en vertu duquel elle pourra demander à la Chambre plus tard de sanctionner des taux de péage sur cette partie du chemin qui est sous le contrôle de la compagnie d'après les dispositions créant un monopole. Le secrétaire d'Etat a énoncé une doctrine sage et prudente en disant que nous devons maintenir aussi bas que possible le coût de la construction, et il est sage et prudent de prétendre, aussi, que nous devrions empêcher l'émission d'un capital fictif.

Je vais maintenant parler de la nature et de l'étendue de nos secours à notre chemin de fer du Pacifique, qui ne peuvent qu'étonner ceux qui les passent en revue. En quoi consistent ces secours? Cette corporation devait bâtir 1,909 milles de chemin et en équiper 2,550. Voilà ce qu'elle avait à faire. Qu'est-ce que l'on fait pour elle? Le gouvernement lui transporte au delà de 641 milles de chemin qu'il

avait construit sur la ligne principale, à part l'embranchement de Pembina.—travaux dont j'avais estimé le coût avant le ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer, à \$30,000,000. Il dit maintenant \$29,500,000. J'oserai dire que nous serons parfaitement d'accord à la prochaine session, mais je laisserai l'estimation à \$30,000,000 pour le moment, parce que, je suis peiné de le dire, un demi-million de plus ou de moins fait peu de chose dans les chiffres dont je vais maintenant m'occuper. Les études de ligne faites par le gouvernement coûtent \$3,500,000, ou en réalité environ 3,440,000. Le subside du gouvernement en argent est de \$25,000,000. Grâce aux terres et aux pouvoirs qu'elle a reçus du gouvernement, la compagnie a déjà réalisé environ \$11,000,000 en argent par le système des obligations reposant sur des concessions de terres, la ventes des emplacements de ville, et le reste. Cela fait un total en argent ou en valeur équivalant à \$69,500,000, à part lesquelles il y a 20,000,000 d'acres de terre, parce que je retranche 1,400,000 acres avec les \$2,060,000 dues maintenant pour les ventes de terres, pour acquitter les \$3,600,000 d'obligations reposant sur les concessions de terres, lesquelles obligations sont dans les mains du public.

En retranchant cela, le produit des ventes de terres qu'on n'a pas encore perçu et ces quatorze cent mille acres de terre, vous avez une quantité nette de 20,000,000 d'acres de terre concédées gratuitement. Ainsi, il y avait \$69,500,000 de secours en argent et 20,000,000 d'acres de terre. Si vous évaluez ces terres à un dollar, vous avez des secours publics, non pas des prêts, mais des dons, de \$89,500,000. Si vous les évaluez à \$2, comme le gouvernement et la compagnie dans le rapport soumis avant-hier, vous aurez des secours publics de \$109,500,000. Voilà l'état des choses. Souvenez-vous que ce ne sont pas des prêts, mais des dons. En outre, il y a ces monopoles, ces exemptions et ces privilèges dont j'ai parlé plus d'une fois, qui sont d'une valeur énorme pour la compagnie et d'un désavantage encore plus grand pour le pays. La fermeté avec laquelle la compagnie y tient indique la valeur de ces privilèges pour la compagnie et le désavantage qu'ils offrent pour le pays. Arrangez les choses comme vous l'entendez, et vous verrez que le total des secours en argent ou en valeurs équivalentes, est de \$89,500,000, ou \$109,500,000, selon que vous évaluez les terres à \$1 ou à \$2 l'acre. Maintenant, ajoutez les prêts de 1884. Ils s'élevaient à \$29,810,000. Vous avez les dons d'aujourd'hui, \$69,500,000, les prêts, \$29,810,000, soit un total de subsides en argent de \$99,310,000. Ajoutez ensuite les 20,000,000 d'acres, et si vous évaluez les terres à \$1 vous avez \$119,310,000, ou si vous les évaluez à \$2 vous avez un total de dons et de prêts, un total de secours de \$139,310,000. D'après les estimations du gouvernement le coût de tout la ligne, y compris les sections du gouvernement et celles de la compagnie, devait être de \$83,500,000 et le coût de l'équipement, \$8,000,000, soit un total de \$91,500,000; et cependant le chemin, construit dans ces conditions, doit être la propriété de la compagnie, et la compagnie et le gouvernement déclarent qu'il paiera dès le jour où il sera ouvert.

Non seulement le gouvernement dit que toute la ligne paiera dès qu'elle sera ouverte, mais le premier ministre a déclaré dans cette Chambre que les extrémités de cette ligne sont pour être les parties les plus profitables de la ligne, que la Colombie-Britannique et la rive nord du lac Supérieur sont pour rapporter plus de profits que le milieu. Nous avons tous admis que le milieu serait avantageux; le premier ministre dit que les deux extrémités seront encore plus profitables; il y a donc tout lieu de croire que le chemin sera très payant, et, comme je l'ai démontré, nous avons fourni les moyens et bien plus que les moyens de bâtir ce chemin payant. Et le premier ministre nous a donné, l'autre jour, une des raisons de la confiance qui l'anime; il nous a dit que le chemin transporterait le fret pour un quart du coût des autres chemins, et qu'un tel chemin doit certainement être très payant. Il est bien vrai que