

Le chemin de fer de Caraque est un embranchement de la ligne principale du gouvernement canadien, se reliant à l'Intercolonial à Bathurst, et aussi au Canadien du Pacifique et à tout le réseau des chemins de fer du Canada. Il part de la jonction de Bathurst et se rend jusqu'à un havre de Shippégan, l'extrémité-est de la province du Nouveau-Brunswick, établissant une communication directe à travers l'Amérique Britannique du Nord, depuis les rives de l'Atlantique jusqu'à celles du Pacifique. La ligne a été construite, de la manière la plus substantielle, par contrat, au coût de £290,000, sous la surveillance du gouvernement. Déjà, plus de quarante milles sont en opération, et les vingt milles restant, étant presque achevés, seront, nous l'espérons, finis et en opération en septembre prochain. La situation du chemin de fer de Caraque est éminemment favorable pour assurer un revenu régulier : vu qu'il passe à travers une région établie depuis longtemps, dont la population fait un commerce important, les ressources du pays étant très considérables.

Le montant des bons hypothécaires autorisés par acte du parlement, est limité à £100,000 et ne représente une charge que de £1,700 par mille, sur un chemin qui coûte £4,833 par mille. Le capital-actions ordinaire de la compagnie, est de \$950,000 (ou £190,000) dont tout le montant a été souscrit au Canada.

Les bons hypothécaires ont la priorité sur les capital-actions, tant pour le principal que pour l'intérêt et ils sont de plus garantis par une hypothèque créée en vertu d'un acte en fidécommiss sur la valeur du chemin de fer, du matériel roulant et autres propriétés de la compagnie, entre le capital non versé, savoir : par hypothèque sur soixante milles de chemin de fer, dont quarante milles sont en opération, ayant été construits et équipés au coût de £4,833, par mille, en tout £193,320, par vingt milles de chemin de fer, en voie de construction, sous contrat, pour un montant, disons de £96,660 ; par le capital non versé de la compagnie, £44,460, formant un total de £334,440, ou plus que trois fois le montant de l'émission entière des bons autorisés ; donnant ainsi une garantie de première classe.

Le montant requis sur le revenu, pour payer l'intérêt sur tous les bons, n'est que de £100 par mille, annuellement. Une estimation soigneusement préparée, basée sur le trafic actuel démontre que le chemin peut compter sur un revenu de £200 par mille, au moins. Depuis l'ouverture de la ligne présentement en opération, les revenus ont été grandement satisfaisants. Monsieur K. F. Burns, M. P. le président et le gérant général dit dans un rapport, " Jusqu'ici, les recettes pour les passagers et le fret ont dépassé les espérances les plus exagérées de la compagnie. " Et de fait, il ajoute, " Depuis que les trains quotidiens réguliers ont commencé à circuler, la capacité de transport de la ligne a été soumise à sa plus forte tension, et il y a tout lieu d'espérer que les affaires iront toujours en augmentant. Les dépenses de circulation et le coût de l'entretien seront exceptionnellement peu élevés, vu l'absence de fortes rampes, de courbes rétrécies et de grands ponts. "

Tel est, M. l'Orateur, l'exposé d'après lequel l'émission a eu lieu. Maintenant, quel a été le résultat de tous ces calculs ? Ostensiblement, les subsides provinciaux et fédéraux s'élevaient à \$404,000, ou à \$5,950 par mille, pour soixante-huit milles ; les bons, en en déduisant vingt pour cent pour l'intérêt réservé et le décompte auquel ils ont été vendus, devraient rapporter la somme nette de \$400,000 ou \$5,900 par mille ; faisant un total en bons et en subsides de \$804,000, égal à \$11,850 par mille ; il y avait un prétendu montant en argent comptant, évalué à \$751,887, étant égal à \$11,050 par mille ; faisant le coût prétendu de \$22,900 ; ou, si vous prenez les bons à leur valeur faciale, \$23,200 par mille, qui est le prix mentionné, dans ce prospectus anglais. La valeur réelle de l'ouvrage, comme je l'ai dit, y compris probablement les profits de l'entrepreneur, a été de beaucoup moins que \$8,000 par mille, au lieu de \$22,000 ou de \$23,000 par mille, et les faits que j'ai cités indiquent cela, sujet à la question de la marge du profit.

Vous remarquerez qu'il est dit, ici, que l'ouvrage a été fait sous la surveillance du gouvernement, ce que je ne crois pas exact. Il est bien vrai que l'ingénieur du gouvernement doit faire rapport au gouvernement que l'ouvrage est fait jusqu'à telle

distance de, pour justifier le paiement des subsides ; mais que ce soit là le sens dans lequel ce fait est exposé ici, il n'est pas raisonnable de le croire. Il est regrettable que le gouvernement du Canada se soit trouvé mentionné dans ce prospectus.

Il y est également dit que ce chemin est un chaînon du grand chemin transcontinental, une assertion qui, naturellement, à moins que l'on ne fasse de fait un terminus océanique du port de Shippégan, ne peut être exacte en aucune manière.

Il est dit que le chemin a coûté £1,450,000 ; ceci est faux. Il est dit que trois quarts de million de stock ont été payés. Cela est faux. Le chemin n'a coûté qu'un peu plus d'un demi million, et rien n'a été payé sur le stock.

Puis, il y a des observations faites sur le caractère éminemment favorable de la situation du chemin et du pays que traverse la ligne, et enfin, vous avez le rapport du président et du gérant Burns, sur les résultats obtenus.

Vous y trouvez l'assertion qu'il suffira d'un revenu de £100 par mille pour payer l'intérêt sur les bons, ce qui est exact, en réalité, il ne faudrait qu'environ \$450 par mille, en précisant le fait, pour payer l'intérêt annuel de \$30,000 sur les bons. M. Burns affirme que conformément à cette estimation soignée, basée sur le résultat réel du trafic à cette époque, on peut s'attendre à un revenu de £200 ou mille piastres par mille ou le double du montant requis pour payer l'intérêt. Des revenus nets, de £200 ou \$1,000 par mille signifient, naturellement, des revenus bruts de trois fois ce montant, d'après les calculs ordinaires convenus pour des chemins de ce genre, c'est à dire que vous ne retirerez de bénéfices nets qu'environ un tiers des recettes brutes, en sorte que le revenu net évalué à \$68,000 par année, que le rapport prétend justifié par une estimation soignée basée sur le trafic existant alors, exigerait des recettes brutes au montant de \$204,000 par année.

Maintenant, si nous passons aux statistiques de chemins de fer, vous constaterez que durant les première années, quoique cette ligne fût en partie complétée et partie en opération, aucun détail n'en furent donnés, mais des détails furent fournis pour l'année 1888, et sont entre les mains du gouvernement, quoique nous ne les ayons pas. Les détails pour l'année 1888 accusent, je crois, deux locomotives, laquelle quantité a été augmentée depuis, de 50 pour cent, je crois, parce que je pense qu'il y a maintenant trois locomotives ; un wagon de première classe, deux de seconde classe et d'émigrants et quinze wagons plateformes, en sorte qu'il ne serait pas extrêmement difficile d'évaluer exactement et même de surévaluer les ressources d'une compagnie si piètrement équipée. Le rapport des opérations de 1888 accuse un tonnage total de 11,195 tonnes transportées, savoir :

	Tonnes
Farine.....	600
Grains.....	15
Animaux vivants.....	25
Billots.....	5,000
Bois de chauffage.....	1,280
Et diverses espèces d'effet.....	4,275
Total.....	11,195

Le rapport montre en outre que 3,500 passagers ont été transportés et que la longueur totale du parcours des trains de passagers et de fret a été de 23,500 milles, et il montre le coût de l'entreprise présenté au gouvernement, comme étant de \$1,135,000. Le