

LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

Du Commerce, de la Finance, de l'Industrie,
de la Propriété foncière et des Assurances.

BUREAU: No 99, rue St-Jacques, Montréal

ABONNEMENTS:

Montréal, un an.....\$2.00
Canada et Etats-Unis..... 1.50
France.....fr. 12.50

Publié par

La Société de Publication Commerciale

J. MONIER, Directeur:

F. E. FONTAINE, Gérant.

Téléphone Bell. 2602.

Téléphone Fédéral 708.

Les bureaux du PRIX COURANT sont maintenant au No 99, rue St-Jacques, Montréal, coin de la Place d'Armes.

MONTRÉAL, 28 AOUT 1891

Le blé des Indes

Les journaux de Bombay parlent de la quantité extraordinaire de blé qui s'exporte actuellement de ce port. Le *Times of India* dit que tous les magasins près des docks sont encombrés de sacs de grain attendant l'arrivée des bâtiments qui doivent en opérer le transport.

En 1874, la quantité totale de blé exportée par navires avait été de douze cent mille minots, tandis qu'en 1886, elle s'est élevée à 22,860,000 minots, le chiffre le plus élevé jusque-là. Mais jamais, depuis 1874, l'année dans laquelle le commerce du grain à Bombay a réellement commencé, on n'avait eu à constater une réception aussi considérable que pendant les premiers mois de cette année. Pendant les quatre premiers mois, elle s'est élevée au chiffre énorme de 7,326,000 minots contre trois millions et demi pour la même période de l'année dernière, et 6,500,000 minots en 1886. On attend dans le port de Bombay pendant le mois courant (juillet) des steamers pour charger 350,000 à 400,000 tonnes de blés (13 à 15 millions de minots), et en dépit de cette énorme décharge, il n'est pas aisé de trouver moyen de mettre à l'abri pour la saison des pluies tout le grain qui afflue continuellement. Les arrivages continuent d'une manière si considérable que l'espace rendu libre par les chargements ne suffit pas pour loger le blé à mesure qu'il arrive. La cause de ce mouvement sans précédent est le déficit de la récolte actuelle du blé en France lequel sera, dit-on, de vingt cinq pour cent sur la moyenne. Les chemins de fer qui aboutissent à Bombay suffisent à peine au transport des grains venant de l'intérieur.

Avant 1874, faute de moyens de transport, le blé se perdait dans les provinces du centre qui sont aujourd'hui regardées comme le grenier d'abondance de l'Inde. Mais depuis la construction des chemins de fer, surtout celle de la ligne venant directement de Calcutta, a donné à la production une extension qui va sans cesse croissante à la production du blé.

Une des conséquences de l'affluen-

ce des grains dans le Port de Bombay, c'est que le prix de location des entrepôts pour les loger, ainsi que la main d'œuvre, y ont presque doublé.

La construction des chemins de fer

La valeur d'un chemin de fer comme agent de colonisation, est une découverte purement américaine. En Europe, on construit des chemins de fer pour accommoder le trafic, pour aider au commerce des localités qui sont desservies, en Amérique, sauf d'assez rares exceptions, on construit un chemin de fer pour créer un trafic, pour créer un commerce et même souvent, pour coloniser le pays qu'il traverse. De là proviennent les différences qui existent entre les manières dont on s'y prend en Europe et en Amérique, pour construire, outiller et exploiter un chemin de fer.

En Europe, les actionnaires fournissent généralement les trois cinquièmes du capital nécessaires; on se procure le reste en émettant des obligations. L'état, lorsqu'il intervient, se contente de garantir un certain intérêt pendant une période plus ou moins longue, au bout de laquelle il se réserve le droit d'achat. Les obligations portant un intérêt fixe, ne sont sujettes qu'aux fluctuations du marché monétaire, la hausse ou la baisse de l'intérêt de l'argent. Les actions bénéficiant de tout le reste des profits de l'exploitation, varient en valeur suivant que les recettes de l'exploitation, sont plus ou moins considérables. Mais comme le profit réalisé laisse presque toujours, les porteurs d'obligations payés, une marge plus considérable que l'intérêt payé à ces derniers, il en résulte que les actions sont plus recherchées et valent plus cher que les obligations.

Ici, on demande aux prêteurs plutôt trois cinquièmes du capital que deux, et quant au reste, il ne vient pas du tout des actionnaires. La manière dont on s'y prend est celle-ci:

Une douzaine d'individus s'associent, obtiennent une charte les constituant en "Compagnie du Chemin de fer de..." avec un capital nominal de quelques centaines de mille piastres, dont la moitié est souscrit et un dixième versé soit en argent, soit en billets. C'est ce dixième qui constitue généralement la totalité de l'apport des actionnaires. Mais comme il faut qu'un certain montant de capital soit employé à la construction pour que l'on puisse placer des obligations, on s'adresse aux gouvernements et aux municipalités et on leur fait subventionner l'entreprise d'un montant suffisant pour donner confiance aux capitalistes à qui l'on offrira de vendre des obligations.

Tant que la subvention n'est pas suffisante, le chemin de fer, reste à l'état de projet; les versements des actionnaires suffisent quelquefois—pas toujours—à défrayer le coût des explorations, des études d'avant projet, et de l'établissement du tracé. Mais une fois que les piquets sont

plantés sur le parcours que doit suivre la ligne, les actionnaires considèrent que leur tâche est accomplie. Le reste appartient généralement à la politique. On envoie à Ottawa et à Québec des députés dont le mandat principal est de faire subventionner le chemin de fer.—De l'un et de l'autre gouvernement on parvient généralement, à force d'obsessions et d'intrigues, à obtenir une subvention—en argent et en terres, représentant de \$7000 à \$10,000 par mille, et la farce est jouée. On peut maintenant lancer une émission d'obligations dont le produit permet d'achever l'entreprise.

Il arrive assez souvent que ces obligations ainsi que les subventions sont transportées par la compagnie à celui ou à ceux qui ont entrepris la construction du chemin. Dans ce cas, l'entrepreneur devient virtuellement propriétaire du chemin et n'a pour en acquérir la propriété légale, qu'à acquérir d'un certain nombre d'actions, ce qu'il peut faire à bon compte.

On conçoit que toutes ces transactions ouvrent libre carrière à la spéculation et à l'intrigue; que les souscriptions politiques et les pots de vins soient les moyens favorisés des gens intéressés à obtenir des subventions et que le favoritisme soit la raison suprême de l'octroi de ces subventions, bien plus souvent que l'intérêt public. Aussi n'est-il pas étonnant que l'on trouve assez souvent, dans un parti comme dans l'autre, matière à scandale dans les négociations auxquelles ces subventions donnent lieu. Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'on voit des centaines de mille piastres détournées de leur destination pour enrichir des intermédiaires. Il y eut un temps où aucun chemin de fer de la province ne pouvait toucher de subvention qu'après avoir passé ses droits à M. L. A. Sénécal.

Le moyen de mettre fin à ces spéculations serait, évidemment, de forcer les actionnaires à mettre de leur capital dans les compagnies qu'ils organisent et de se contenter, comme on fait en Europe, d'une garantie d'intérêt. Mais dans l'état actuel du pays, peut-on employer ce moyen? Il est évident que s'il fallait demander aux actionnaires les deux cinquièmes seulement du capital, il ne se construirait pas dix milles de chemin de fer par année dans notre province. Or il est facile de constater que la construction des chemins de fer a fait faire des progrès immenses au pays. Arrêter cette construction serait donc enrayer le progrès.

Quant à nous, plutôt que de voir les gouvernements accorder des subventions à des compagnies irresponsables qui en détournent une partie considérable au profit de particuliers, nous préférons voir la province se charger elle-même de la construction, quitte à revendre le chemin une fois construit. La différence entre le prix de vente et le coût de construction ne serait probablement pas plus considérable que les subventions et l'on pourrait mieux contrôler l'emploi des fonds.

Le chemin de fer du Nord a coûté

\$13,000,000 et a été vendu \$7,600,000; la province a, en outre, reçu une subvention du gouvernement fédéral de \$3,000,000 en chiffres ronds. Le chemin n'a donc coûté à la province, net, que \$2,400,000; or, avant que le gouvernement se chargeât de la construction, il avait déjà été accordé \$2,000,000 de subvention soit \$1,000,000 pour la ligne de Québec à Montréal et \$1,000,000 pour celle de Montréal à Ottawa.

Ces \$2,400,000 représentent une subvention de \$7,500 par mille environ. Or il y a nombre de petites lignes d'intérêt local qui sont subventionnées tout aussi largement et dont la construction ne coûte guère plus de la moitié de celle du chemin de fer du nord.

La construction par la province serait donc plus économique en même temps qu'elle assurerait le paiement intégral des réclamations expropriés, des sous-entrepreneurs et des ouvriers qui, avec le système actuel, sont souvent dans l'impossibilité d'obtenir justice.

Transactions confidentielles

On prétend que quelques banques à Québec ont permis à des étrangers sans mandat judiciaire d'examiner les comptes de quelques uns de leurs clients et d'en prendre copie.

Il nous semble qu'il y a là, si le fait est vrai, une violation flagrante du secret professionnel, auquel un banquier devrait être tenu en faveur de ses clients, comme l'avocat, le notaire et le médecin. Ces derniers, il est vrai, sont en vertu de précédents, plutôt que en vertu de textes formels, tenus de garder les secrets qui leur sont confiés dans l'exercice de leurs fonctions et la justice elle-même respecte ce secret.

Le banquier, s'il n'est pas protégé comme les autres par la pratique, devrait, au moins, se faire une loi rigoureuse de ne dévoiler les affaires particulières de ses clients qu'à sur l'ordre formel de l'autorité judiciaire. Nous ne concevons pas plus un banquier laissant visiter ses livres par un étranger sans autorité, qu'une compagnie de télégraphe livrant au premier venu les dépêches qu'on lui donne à transmettre.

La complaisance dont on aurait ainsi fait preuve dans un but politique est absolument condamnable, car si l'on permet cela à un ami politique, le refusera-t-on à un ami personnel, qui désirerait avoir des renseignements sur le compte de quelque concurrent, et qui en profiterait pour le ruiner?

Le banquier est le dépositaire des secrets d'affaires de son client, comme le notaire de ses secrets de famille et le confesseur de ses secrets de conscience; et il n'y a personne parmi les hommes d'affaires qui ne blâmera de la manière la plus énergique une violation sans nécessité absolue de ces secrets, comme celle dont on accuse les banques en question.