

de \$3,01 $\frac{1}{2}$  par acre. Mettant, cependant, le prix à \$2 l'acre nous aurons \$50,000,000 pour les 25,000,000 d'acres de terres. Puis en 1884 il y a eu un prêt de \$29,810,000, et l'emprunt négocié par la compagnie sur la garantie du service de transport et des postes et autres valeurs, \$7,380,000, formant un total de \$146,490,000 de ressources. Ce sont là les ressources totales mises à la disposition de la compagnie pour achever un chemin de fer dont le coût réel est de \$93,000,000 ; mais il n'a été estimé en 1884 qu'à \$84,000,000. Cela laisserait entre les mains de la compagnie une balance de \$53,490,000, après avoir payé pour l'achèvement du chemin en concessions de terres et subventions en argent ; et en outre de cela la compagnie doit avoir le chemin à perpétuité.

Mais ce n'est pas tout, ce sont là les sommes placées à la disposition de la compagnie en argent et autres valeurs. J'ai démontré qu'après que le chemin aura été achevé et payé par le peuple du Canada et cédé à cette compagnie à perpétuité, il y aura encore une balance de \$53,490,000 à diviser entre les actionnaires. En outre de cela, la compagnie avait et a encore à sa disposition provenant de diverses autres sources de fortes sommes d'argent qui auraient dû être affectées à la construction du chemin. Premièrement, en vertu de l'ancien contrat, le syndicat était obligé de prendre du stock au montant de \$5,000,000 au pair. C'est ce qu'elle a fait, et cela a placé à sa disposition pour terminer le chemin encore \$5,000,000 de plus. Secondement, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a lancé sur le marché \$60,000,000 du stock de la compagnie, dont \$20,000,000 ont été vendus aux membres de l'ancien syndicat à 25 cents dans la piastre, produisant \$5,000,000 de plus ; et \$30,000,000 de ce stock ont été vendus à 51 cents dans la piastre, la plus grande partie étant vendue à l'ancien syndicat. Cela a rapporté \$15,281,764 ; \$10,000,000 ont été vendus à 42 cents dans la piastre : la majeure partie aux membres du vieux syndicat. Cela a rapporté \$4,211,294. M. Stephen, le président de la compagnie, dans sa lettre du 18 mars 1885, dit que les recettes brutes de la compagnie jusqu'en 1885 se sont élevées à \$1,626,063, soit un total de \$31,119,111, étant tout l'actif en dehors de l'argent et des effets placés à la disposition de la compagnie par le gouvernement du Canada, ou en d'autres termes la somme de \$177,609,111, que cette compagnie a eu à sa disposition pour construire et équiper un chemin qui ne coûtera que \$93,000,000. Cela laissera entre les mains de la compagnie \$84,609,111 de plus qu'il n'est suffisant pour construire le chemin, et en sus de cela la compagnie possédera à perpétuité le chemin de fer ainsi construit et équipé.

M. Stephen, dans son adresse aux actionnaires à Montréal, est arrivé précisément aux mêmes résultats par des calculs différents et par un mode de raisonnement différent. Il dit que l'actif de la compagnie, lorsque le chemin de fer sera terminé et équipé, s'élevra à la somme de \$230,960,585, moins la somme de \$53,892,245, qui est la dette réellement imputable au capital de la compagnie. En d'autres termes, d'après les calculs de M. Stephen, la compagnie aura comme actif \$177,068,340 lorsque le chemin sera terminé. Ce n'est pas étonnant qu'en 1884, sir Charles Tupper, en soumettant sa proposition, déclarait que le peuple du Canada avait donné à cette compagnie une magnifique subvention et que cette compagnie n'a aucun droit à la libéralité du parlement ou à la générosité du peuple ; et il n'est pas étonnant que M. Stephen, dans son adresse aux actionnaires, le 13 juin dernier, ait pu parler avec orgueil du succès de la spéculation prodigieusement profitable que les membres de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien avaient en perspective, puisque lors de l'achèvement du chemin ils auront à leur disposition un actif évalué à \$177,068,340.

Je vous ai démontré, à l'aide de documents soumis au parlement par la compagnie et de l'adresse du président de

la compagnie aux actionnaires, que cette compagnie a en argent et en actif \$177,609,000, après avoir payé pour la construction et l'équipement du chemin. On pourrait dire, cependant, qu'une grande partie de cet actif n'est pas en argent ou n'est pas réalisé. Cela est vrai, mais je le demande, qu'est-ce que le peuple a à voir là-dedans ? Le parlement a ratifié le contrat avec cette compagnie pour lui donner cette aide, et la compagnie a entrepris de trouver les fonds nécessaires à l'achèvement du chemin en dehors de la subvention. On pourrait dire aussi que la compagnie ne pouvait construire le chemin à l'aide d'un actif non réalisé. Cela est encore vrai ; mais encore une fois, qu'est-ce que le peuple du Canada a à voir là-dedans ? Le président dit que cet actif vaut son prix nominal, et l'on ne saurait prétendre que la compagnie ne peut pas, avec un actif valant \$177,000,000, trouver la bagatelle de \$5,000,000 De plus, le peuple du Canada a payé à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, argent comptant, pour construire ces parties du chemin qu'il s'était engagé à construire entre Callander et l'océan Pacifique. Je prouve ceci à l'aide des documents soumis par la compagnie et de l'adresse du président à ses commettants prononcés lors de l'assemblée tenue à Montréal le 13 du mois courant, et cela est encore à part les \$29,493,000 réalisés par la compagnie au moyen de ses manipulations de stock.

Pendant la session de 1884, la compagnie a soumis au parlement des tableaux indiquant ce qu'elle avait dépensé et ce qui serait nécessaire pour terminer le chemin. La compagnie avait dépensé en construction \$23,078,950 ; elle avait dépensé en matériel roulant et autres travaux \$10,871,050 ; l'estimation du coût du chemin était de \$27,000,000, ou en d'autres termes, la compagnie avait dépensé ou devait dépenser en matériel de roulement, sur la construction de la ligne-mère, \$60,950,000, et ce sont là les chiffres fournis par la compagnie elle-même au parlement. M. Van Horne, l'ingénieur de la compagnie, a déclaré subséquemment, que le montant requis serait de \$4,000,000 moindre que l'estimation, vu qu'il avait découvert que, vu la facilité des travaux devant être exécutés, on pourrait épargner ce montant sur la construction. Alors tout ce que la compagnie a dépensé ou était obligée de dépenser pour achever le chemin de fer du Pacifique canadien, ne dépasse pas \$56,950,000. Voyons d'après les documents qui ont été soumis au parlement, combien le chemin de fer du Pacifique canadien a reçu en argent des fonds fournis par le peuple. Il admet qu'il a reçu ou qu'il recevra en septembre de cette année \$25,000,000 de subvention. La vente des terres et les obligations de concessions de terres s'élèvent à \$10,900,000. Il y a l'emprunt de 1884, \$29,810,000. Ceci fait en tout \$65,710,000. Dans ce calcul je ne tiens aucun compte du prêt d'au delà de \$7,000,000 sur la garantie du service postal et de transport. D'après M. Van Horne, elle n'a dépensé ou ne sera obligée de dépenser que \$56,950,000. En d'autres termes la compagnie a reçu du Canada, y compris le prêt de 1884, en espèces sonnantes, \$8,760,000 de plus qu'elle n'a payé ou qu'elle ne devra payer pour achever toute la ligne de Callander à l'océan Pacifique. C'était là la condition du compte au 1er janvier 1885. Nous trouvons cela dans le document soumis au parlement, et dans la lettre de M. Stephen portant la date du 18 mars 1885.

M. Stephen dit dans cette lettre que sur la ligne-mère et les embranchements la compagnie a dépensé \$52,595,000. Il ne daigne pas s'occuper des détails ; il ne dit pas combien a été dépensé sur la ligne-mère, ni combien sur les embranchements ; mais il dit qu'en 1884 \$23,078,950 ont été dépensés sur la ligne-mère, et d'après son estimation et l'estimation de son ingénieur, il fallait encore \$27,000,000 pour terminer la ligne-mère et \$8,000,000 pour le matériel de roulement, ou en d'autres termes, il lui faut dépenser pour terminer la ligne-mère et pourvoir à l'équipement, une somme de \$58,078,950. Combien a-t-elle reçu jusqu'au 1er janvier