

PROSPECTUS ABREGE

PUISSANCE DU CANADA.

**CIE DU CHEMIN DE FER QUEBEC, MONTMORENCY
ET CHARLEVOIX.**

Comprenant le système de tramway électrique dans la ville de Québec et le district environnant, ainsi que la ligne pour se rendre aux Chutes Montmorency, et au célèbre pèlerinage de Ste-Anne de Beaupré.

Incorporée en vertu de l'Acte de la Législature de la Province de Québec, 48 Victoria, chap. 58, et les actes l'amendant. Confirmée par le Parlement du Canada en vertu de 58-59 Victoria, chap. 53.

EMISSION DE \$1,500,000 DE BONS EN OR, A 5 P.C., REMBOURSABLES EN 25 ANS.

En bons au porteur de \$1,000 chacun, échéance le 1er Juin 1923. Intérêt payable semestriellement le 1er Juin et le 1er Décembre à la Banque de Montréal. Garantis par une première hypothèque sur tout le matériel, les propriétés, franchises, revenus et entreprises de la Compagnie.

CAPITAL-ACTIONS AUTORISE \$3,000,000 DONT \$2,000,000 SONT EMIS ET PAYS, ET LA BALANCE DE \$1,000,000 RESTANT DANS LE TRESOR DE LA COMPAGNIE.

La Compagnie se réserve le droit de racheter les bons à 110 et l'intérêt accru en donnant un avis de six mois, tel que pourvu dans l'acte fiduciaire.

SYNDICS POUR LES PORTEURS D'OBLIGATIONS - - - THE MONTREAL TRUST AND DEPOSIT CO.

PRIX DE L'EMISSION 104 ET L'INTERET ACCRU.

La compagnie de chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix possède et exploite le système de tramways électriques de la ville de Québec. Elle possède aussi une ligne qui s'étend de la ville de Québec au delà des chutes Montmorency et Ste-Anne de Beaupré jusqu'au cap Tourmente, une distance d'environ 30 milles sur laquelle les chars à vapeur circulent actuellement.

On a l'intention d'établir un système électrique sur ce chemin et aussi de construire un embranchement indépendant le long ou près de la grande route jusqu'aux chutes Montmorency, le tout devant être exploité en rapport avec le système des tramways électriques de la ville de Québec, que la compagnie possède et exploite maintenant. Le coût estimé de ces améliorations s'élève à \$330 000, et sur le montant des recettes de la présente émission, cette somme ou son équivalent en bons, restera entre les mains des syndics pour être dépensée pour tel ouvrage à mesure qu'il avancera.

Quand il sera terminé, le système comprendra au delà de 60 milles de chemin de fer électrique bien équipé.

Le résultat actuel de l'exploitation, sous une seule direction, pour les trois derniers mois du système combiné, tel qu'il existe actuellement, savoir, en partie à la vapeur et en partie à l'électricité, est comme suit :

Recettes brutes.....	\$79,006.36
Dépenses d'exploitation.....	33,617.01

et..... \$45,359.35

On a calculé que le coût de l'enlèvement de la neige, pendant l'année, s'élèvera à environ \$12,000. En distribuant cette somme sur toute l'année la proportion à ajouter aux frais d'exploitation serait de 3,000 00

Laissant un revenu net pour trois mois de..... \$42,359.35

Le gérant général dit que :

"En considérant ces résultats, on ne doit pas oublier que bien que les revenus de l'été puissent être considérés plus favorables que ceux des mois d'hiver, les revenus actuels ci-dessus proviennent du système incomplet, étant en partie à la vapeur et en partie à l'électricité, et quoiquand les améliorations et additions au système que l'on se propose de faire et auxquelles on a pourvu, seront complétées, les revenus actuels augmenteront sans doute considérablement."

"M. Edward A. Evans, I. C., gérant général et ingénieur en chef du système consolidé, a fait l'estimation suivante du revenu net probable du système de chemin de fer complété, et comme il a été entièrement chargé de la construction et de l'exploitation du système électrique actuel, son opinion devrait avoir du poids." Il fait l'estimation comme suit.

Estimation nette des revenus du système de la ville tel qu'il fonctionne actuellement..... \$137,500

Estimation nette du système à vapeur actuel une fois converti..... 67,500
Estimation nette jusqu'à Montmorency, après construction..... 18,000

\$223,000
Pour pourvoir à l'intérêt sur bons, savoir 5 p.c. sur \$1,500,000..... 75,000

Surplus..... \$148,000

Il ajoute de plus :

"En combinant le système de la cité avec les systèmes du Cap Tourmente et Montmorency, la longueur du chemin sera près de 61 milles, et en plaçant le tout sous une seule administration, je n'hésite pas à affirmer que le chemin quand il sera complété produira les mêmes revenus, et que la sécurité est des plus excellentes."

M. R. C. Brown, ancien gérant général du chemin de fer électrique d'Hatfield, et maintenant de la Metropolitan Traction Company de la ville de New York, a étudié l'affaire à fond et estime que le revenu net du système, quand il sera complété, après avoir pourvu au service de l'intérêt sur \$1,500,000 de bons, sera de \$99,650.

En terminant son rapport, il dit :

"Je crois que vous pouvez vous féliciter d'avoir sur ce système un chemin bien équipé et appelé à produire un montant de recettes remarquable et un chemin qui, sous une administration sage, peut être exploité à meilleur marché que la moyenne des systèmes de chemins de fer électriques."

Outre les rapports de M. Evans et Brown, nous avons celui d'un examen de la propriété fait par des experts en électricité bien connus, M. A. Hearn & Soper, d'Ottawa, et dans leur rapport daté du 17 oct., 1898, on lit ce qui suit :

Nous connaissons personnellement et intimement le caractère de la construction et de l'équipement du chemin de fer du district de Québec, et nous considérons qu'il n'est pas surpassé par aucun chemin de fer électrique de ce continent. Le terrassement, les rails, la construction électrique élevée, les chars "trucks" et moteurs sont les plus nouveaux et les plus perfectionnés.

"Considérant l'équipement exceptionnel du chemin, les réparations seront très peu dispendieuses. Ce fait joint à celui de l'opération de la ligne par pouvoir hydraulique, et l'excellente administration qui caractérise la compagnie, font que ce chemin peut être exploité avec une grande économie alors que la situation topographique particulière de Québec rend presque une nécessité l'emploi des chars et assure une augmentation du revenu."

En terminant, nous tenons à dire que nous considérons juste et économique l'estimation de M. Evans. Dans notre opinion les chiffres donnés par lui au sujet des revenus probables du chemin de fer à vapeur transformé en chemin électrique et le chemin de fer électrique sur la grande route entre Québec et Montmorency, sont quelque peu plus bas que les résultats actuels le démontrent.

La Compagnie a une franchise de 30 ans de la ville de Québec, aux conditions les plus favorables.

DIRECTEURS DE LA COMPAGNIE :

Président, H. J. BEEMER, Ecr., Montréal et Québec.

Vice-Président, ANDREW THOMPSON, Ecr., Québec, Président de la Banque Union du Canada.

HON. S. N. PARENT, Québec, Commissaire des Terres de la Couronne de la Province de Québec, et Maire de la Cité de Québec.

E. E. WEBB, Ecr., Québec, Agent général de la Banque Union du Canada.

FRANK ROSS, Ecr., Québec, Président du Chemin de Fer de Québec et Lac St-Jean.

HON. JUGE CHAUVEAU, Québec.

WILLIAM HANSON, Ecr., Montréal, de Hanson Bros., Montréal.

On peut se procurer des Bons et des Prospectus complets de

M. HANSON BROS., Canada Life Building, Montréal, ou aussi on peut voir les véritables rapports des Experts, CANADA LIFE BLDG., MONTREAL.