

les terres à \$2 l'acre le chiffre des dons est de \$57,348 par mille, et celui des prêts \$15,091, soit un total de \$72,439 par mille. Maintenant si vous ajoutez le prêt projeté de \$5,000,000 vous avez un total de prêts de \$17,710 par mille,—le nouveau et l'ancien prêt; et cela fait \$54,110 par mille en dons d'argent et 10,471 acres par mille. Si vous évaluez les terres à \$2 l'acre, vous avez un total de dons et de prêts de \$64,487 par mille; et si vous évaluez les terres à \$2 l'acre le total est de \$75,058 par mille pour les 1,909 milles que la compagnie est pour bâtir.

Naturellement, je ne suis pas prêt à dire, sans faire plus de calcul, que cela est trop; il faut considérer ce qu'il y a à faire pour savoir si cela est trop ou trop peu. Je vais maintenant examiner ce qu'il y avait à faire pour ces secours. Il y a un an, lorsque le prêt de 1884 a été fait, l'état officiel quant au coût de la ligne mentionnée au contrat était comme suit : dépenses déjà faites, \$23,078,950; matériaux en mains, \$4,028,604; montant total requis pour compléter le contrat, \$27,000,000, dont je déduis pour le moment \$1,700,000, somme affectée à l'équipement, parce que je m'occupe présentement de la construction et non pas de l'équipement. Cela veut dire qu'il fallait \$25,300,000 pour compléter le chemin; et ainsi le coût total de la construction serait de \$52,407,500. Voilà l'explication claire et précise de la question donnée au pays par le gouvernement et la compagnie l'année dernière. On disait qu'il fallait \$52,407,500 pour construire la ligne d'après le contrat, à part l'équipement. M. Van Horne, dans un document déposé sur le bureau de la Chambre, dit que cette estimation comprend le chemin permanent autour de cette partie de la Passe du Cheval-qui-Rue, où on a construit une ligne temporaire; que le coût de la ligne temporaire et de la ligne permanente a été évalué à environ \$360,000, cette somme comprenant \$960,000 affectées à la ligne permanente. Il a obtenu la permission de se servir de la ligne temporaire pendant des années, et, conséquemment, on n'encourra pas les frais de la ligne permanente. Je déduis donc de l'estimation de l'année dernière \$960,000, vu que nous ne sommes pas pour construire une ligne permanente, et cela réduit le coût total à \$51,440,000.

Mais M. Van Horne dit aussi que l'on a sauvé \$4,000,000 dans la Colombie-Britannique depuis l'estimation de l'année dernière. M. Stephen, cependant, dans sa lettre du 18 mars, dit que ce que l'on a épargné dans la Colombie-Britannique a été plus que contrebalancé par les dépenses extraordinaires sur le chemin de la Rive Nord. Maintenant, si vous examinez l'état qu'on a déposé devant nous, état peu satisfaisant que n'a vérifié ou approuvé aucun ingénieur, vous voyez que les dépenses supplémentaires sur le chemin de la Rive Nord sont portées à \$2,500,000 seulement par M. Stephen. Je déduis cette somme, si peu satisfaisant que soit l'état, des \$4,000,000 que M. Van Horne dit avoir sauvées à l'autre extrémité, et je constate une épargne nette de \$1,500,000 sur l'estimation de l'année dernière. Cette somme retranchée de celle de \$51,440,000 réduit le coût de la ligne, d'après les estimations et les états qui sont devant nous, à une bagatelle au-dessous de \$50,000,000. Voyons maintenant le coût de l'équipement. Quand on a demandé le prêt, on nous a dit que cette somme de \$1,700,000 comprise dans le prêt était parfaitement suffisante, en sus de l'équipement actuel. On évaluait l'équipement d'alors sur toutes les lignes et les embranchements, à \$8,638,000; et la somme que l'on demandait dans le prêt pour compléter l'équipement était de \$1,700,000, ce qui faisait pour toutes les lignes et les embranchements, d'après l'estimation, \$10,328,000. C'était le coût de tout l'équipement requis pour la ligne principale et les embranchements.

Je ferai un autre calcul pour constater le coût de l'équipement. Je prends la lettre même de M. Stephen, en date du 18 mars, dans laquelle il dit que le coût de l'équipement jusqu'au 31 décembre était de \$9,168,755, et qu'il faudrait encore \$1,000,000—soit un total de \$10,168,750—pour la

ligne principale et les embranchements. Cela est à une fraction près le résultat d'un calcul antérieur. Je prends le chiffre le plus élevé des deux, afin de me tromper du meilleur côté, et je fixe à \$10,338,000 le coût de l'équipement de toutes les lignes et de tous les embranchements. Remarquons qu'il y a 2,550 milles de Callander à Port-Moody, je crois que la somme de \$8,000,000 serait suffisante pour l'équipement de cette partie. Cela s'accorde, d'après ce que je puis voir, avec les chiffres donnés dans la dernière occasion. Je suis ainsi arrivé au coût de la construction de la ligne désignée au contrat et au coût de l'équipement pour la ligne construite par le gouvernement et celle qui fait l'objet du contrat : \$50,000,000 pour l'une et \$8,000,000 pour l'autre; total, \$58,000,000. Cela est basé sur les renseignements qui nous ont été fournis en janvier 1884, tels que modifiés par ceux que nous avons reçus depuis. Maintenant, ayant constaté le coût de l'entreprise dont la compagnie s'est chargée—entreprise qui, dit-elle, sera terminée dans quelques semaines—voyons quels sont les fonds qu'elle a eus pour accomplir ce travail? Ils sont aisés à compter. Il y a le subside, \$25,000,000; le prêt de \$22,500,000, les obligations reposant sur des concessions de terre, lesquelles obligations ont réalisés \$9,200,000 en 1883 et plus que \$1,000,000 en 1884, attendu qu'elles se sont toujours vendues au pair, ou de 97 au pair. Je mets \$1,000,000 pour cela. Ensuite il y a les gratifications et la vente des emplacements de ville, \$800,000. Ces trois chiffres vous donnent \$11,000,000 de ressources que la compagnie a actuellement à sa disposition, à part le subside et le prêt. J'arrive à un autre point, je veux parler des profits nets de l'exploitation.

La compagnie dit que les profits de toutes les lignes ont été de \$1,626,000. Ici je suis dans le domaine de la conjecture, parce que nous n'avons pas eu un état des profits nets de l'exploitation des lignes louées et achetées, et, par conséquent, il est impossible pour moi de dire quelle part des profits est due à la ligne principale, la ligne de Callander à Port-Moody. Mais mon opinion est que j'exagère quand je dis que la somme de \$66,000 peut représenter les profits nets provenant des lignes louées et achetées, en sus des charges fixes de la compagnie et en sus de l'intérêt sur la somme que la compagnie a déjà payée comme prix d'achat. Prenez le prix d'achat du Canada Central, du chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental, du chemin de fer des Laurentides et des autres lignes, et calculez l'intérêt sur le prix d'achat; prenez ensuite l'intérêt sur l'argent emprunté mais non payé pour acheter le Canada Central, le Montréal, Ottawa et Occidental, l'intérêt sur les obligations hypothécaires et le stock de l'autre ligne, le chemin de fer d'Ontario et Québec proprement dit; prenez les obligations de l'arrangement avec le Credit Valley, le loyer du Toronto, Grey et Bruce, et déduisez tout cela de ce qu'on appelle les recettes nettes, c'est-à-dire les recettes brutes, moins les dépenses réelles, et vous verrez, je crois, que je me suis probablement trompé en fixant à \$1,626,000 les recettes en sus de ces sommes. Je ne sais pas si ce chiffre représente les recettes du chemin de fer Canadien du Pacifique, ces charges étant déduites. Il devrait en être ainsi, cependant, parce que si ces charges ne sont pas déduites, on a porté au compte de la ligne principale le coût de l'achat et du louage des lignes et des embranchements. Je n'ai pas supposé que ces obligations avaient été déduites et que l'on avait donné le chiffre de \$1,626,000 après avoir déduit ces items. Supposant cela, supposant que la somme de \$66,000 représente le surplus des lignes louées et achetées, le prix d'achat étant payé, je prends la somme de \$1,560,000 comme représentant les recettes nettes de la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique de Callander à Port-Moody, et j'ajoute à cela les ressources que j'ai déjà mentionnées, ce qui donne un total de \$60,060,000 de ressources en argent—disons soixante millions.

Maintenant, je vous ai démontré que le coût de la construction et de l'équipement serait de \$58,000,000, et je vous