

Le chemin de fer de la rive nord.

Il y a quelques six mois nous disions que peu d'entreprises publiques ont eu un sort aussi accidenté que celui du chemin de fer de la rive nord.

Cette entreprise, qui est d'une incontestable nécessité, est sur le tapis depuis plus de vingt ans. Les travaux ont été commencés puis abandonnés, repris et abandonnés de nouveau. Tous les efforts tentés jusqu'ici pour disposer des bons de la compagnie sur le marché monétaire d'Europe ont échoué. Ce chemin a servi tour à tour d'instrument politique et de piédestal à quelques hommes sincères et bien disposés sans doute, mais qui ne pouvaient en faire ce qu'elle n'aurait jamais du cesser d'être : une affaire commerciale et industrielle.

Il y a quelques dix-huit mois, les choses parurent prendre une tournure plus favorable. Le président avait réussi à trouver des entrepreneurs et à passer un contrat qui paraissait assurer le succès de l'entreprise. Malheureusement MM. Keith et Smith, les entrepreneurs, n'avaient pas les fonds nécessaires et il leur fallut recourir aux capitalistes de Londres pour obtenir soit un emprunt garanti par les bons portant hypothèque sur le chemin et les terres de la compagnie, soit les ressources nécessaires par la vente même de ces bons. Le général Seymour, ingénieur-en-chef, en compagnie de deux des entrepreneurs, tenta l'une et l'autre alternative. Ils passèrent plusieurs mois à Londres et ils réussirent enfin à obtenir une offre de capitalistes d'avancer les fonds nécessaires aux conditions suivantes :

Le coût total de la construction et de l'équipement du chemin est évalué, en chiffres ronds, à \$5,000,000. La ville de Québec et les autres municipalités commenceraient par payer le million et quart d'actions qu'elles ont prises dans le stock de la compagnie. Un syndicat de capitalistes avancerait trois millions, formant un total de quatre millions et quart, tandis que les entrepreneurs fourniraient le reste.

Pour garantir ces trois millions, la compagnie livrerait au syndicat six millions de ses bons, dont il disposerait quand, de la manière et aux conditions qu'il jugerait convenable, en outre de trois millions de stock payé pour lui assurer le contrôle de l'entreprise.

Telle est, dans toute sa crudité la proposition des capitalistes anglais. Elle équivaut à donner une valeur de neuf millions pour trois et à livrer le contrôle absolu d'une entreprise pour laquelle le peuple

de Québec s'impose de si grands sacrifices.

Nous ne pouvons croire que cette proposition sera acceptée. Elle est tout simplement exorbitante. Il doit être facile de trouver ici d'autres ressources et fallut-il émettre le stock et les bons à 50 p 100, de trouver à les placer soit en Canada soit aux Etats-Unis.

En examinant les journaux de Québec, nous voyons que l'*Evénement* demande l'acceptation de ces conditions; le *Journal* penche du même côté; l'opposition du *Courrier du Canada* est décidée, tandis que le *Canadien* ne s'est pas encore prononcé.

Disons de suite que l'acceptation des propositions des capitalistes anglais par le bureau de direction de la compagnie ne réglerait pas la question.

Il resterait à obtenir la sanction de la législature de Québec et nous doutons beaucoup qu'elle consente jamais à livrer le précieux octroi de terre à une compagnie qui n'aurait aucun intérêt dans le pays autre que celui de l'exploiter dans son intérêt exclusif.

Réellement, plus nous y réfléchissons et plus les propositions soumises nous paraissent inacceptables.

Le lecteur trouvera des renseignements intéressants dans l'article suivant que nous extrayons du *Journal de Québec* :

Nous donnons une analyse des portions importantes du rapport du général Seymour. Dans ce rapport se trouve une lettre de MM. Dunlap et Smith, deux des entrepreneurs, à la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord. Dans cette lettre ces Messieurs déclarent qu'ils n'ont pu réussir à placer les bons sur la base de leur contrat et qu'ils ont fait, à Londres, un arrangement conditionnel qui, s'il est approuvé par la compagnie, leur permettra d'obtenir assez d'argent pour faire le chemin et le terminer en 1874.

Ils attribuent leur premier insuccès à l'état du marché monétaire européen et à la hausse du taux de l'escompte dans toutes les banques de l'ancien monde; à l'opposition violente du Grand-Tronc; à la nouvelle publiée dans les journaux que la souscription de la cité de Québec avait été mise sous restriction [*enjoined*] et que la cité n'émettrait pas ses bons; à la défectuosité de l'octroi des 2 millions de terre, causée par les licences antérieurement accordées sur ces terrains; à l'insuffisance de la souscription personnelle qui, ne représentant presque rien pécuniairement, aurait, cependant, le contrôle de l'entreprise, tandis que les possesseurs de bons, qui devraient fournir tout l'argent, n'auraient, eux, aucun contrôle sur la direction et la conservation d'une propriété, sur la valeur de laquelle ils auraient à dépendre pour l'intérêt et le principal de leur argent.

MM. Smith et Dunlap nous informent que l'impression, relativement à la bonne

volonté de la Corporation à remplir ses obligations, est changée pour le mieux; mais que celle qui a rapport à l'octroi de terres restera la même, tant que le gouvernement n'aura pas donné à la compagnie les terres promises par l'acte de la Législature.

Tout cela, cependant, ne sera pas un obstacle insurmontable, si la compagnie accorde aux acheteurs de bons un montant d'actions qui leur permette de contrôler l'entreprise. Ce montant, pour atteindre son but, devra être de trois millions et un peu plus, puisque le capital nominal des actions de la compagnie est de six millions de piastres.

Les entrepreneurs nous disent qu'il a toujours été compris que la souscription de Québec était un don; cependant, la corporation a cru sage de se faire représenter par quatre délégués dans la direction du chemin. Le gouvernement a adopté le même principe pour les terres qu'il a données, et les capitalistes demandent, en justice, qu'on le leur applique.

D'après le rapport même du général Seymour, les négociations relatives à cette proposition étaient en progrès à son départ de Londres, et il n'a aucun doute qu'elles ne réussissent si la compagnie consent à la modification du contrat que nous venons de mentionner.

L'ingénieur en chef nous dit qu'avant de laisser Québec, il avait préparé une évaluation du coût probable du chemin, donnant pour

La ligne principale.....	\$4,000,000
La succursale des Piles.....	666,666

En tout..... \$4,666,666

A la demande de MM. Robert Benson et Cie., ses profils, plans et évaluations furent soumis aux célèbres ingénieurs, Sir Charles Fox et Fils, qui firent l'évaluation suivante :

Ligne principale.....	\$4,255,880
Chemin des Piles.....	705,678

En tout..... \$4,961,558
ou \$5,000,000 en chiffres ronds.

Les causes principales de cette différence, dans ces deux évaluations, sont l'augmentation du prix du fer et celle de la dépense nécessaire pour terminer le chemin en 1874.

On formerait, à Londres, un syndicat qui représenterait un capital de trois millions de piastres.

Les entrepreneurs prendraient la souscription de Québec au pair et fourniraient la balance pour compléter le chemin. La voie serait posée entre Québec et Montréal, de manière à permettre l'opération du chemin de bonne heure, autant que praticable, en 1874. Les bons de la compagnie [\$6,000,000] seraient tenus par le fidé-commissaire en garantie pour l'argent avancé par le syndicat jusqu'à ce qu'ils fussent vendus, et à l'achèvement du chemin, le produit de ces bons serait employé au remboursement de l'argent avancé, avec 10 par cent d'intérêt, et la balance serait également divisée entre le syndicat et les entrepreneurs.

Lorsque les bons seront vendus, la com-