

PRIÈRES.

L'honorable M. Vidal, du comité des chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le bill (82) intitulé: "Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la baie des Chaleurs," a présenté son septième rapport comme suit:—

SÉNAT, CHAMBRE DE COMITÉ No 8,

VENDREDI, 11 septembre 1891.

Le comité spécial des chemins de fer, télégraphes et havres, auquel, par ordre de votre honorable Chambre du mercredi 29 juillet dernier, a été renvoyé le bill de la Chambre des Communes, intitulé: "Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la baie des Chaleurs," et qui, par ordre de votre honorable Chambre du jeudi 6 août dernier, a été autorisé à envoyer quérir personnes et pièces afin de procéder à une enquête sous serment sur les faits qui se rattachent au dit bill, a l'honneur de présenter son septième rapport relatif à ce bill:

Le préambule du bill porte que, par un Acte de la législature de la province de Québec, passé en 1882 (45 Vict., ch. 53), la Compagnie du chemin de fer de la baie des Chaleurs a été constituée en corporation aux fins de construire un chemin de fer partant de quelque point sur le chemin de fer Intercolonial, près de la rivière Ristigouche, ou se raccordant avec le chemin de fer Intercolonial, et se prolongeant jusqu'à New-Carlisle ou à la baie de Paspébiac, avec le droit de continuer la ligne jusqu'au bassin de Gaspé; et que la Compagnie, en vertu des pouvoirs à elle conférés par cet Acte et d'autres Actes modificatifs, a construit et en partie terminé une portion considérable de sa ligne de chemin de fer, à partir du point de départ, en allant dans la direction de Paspébiac; qu'elle désire terminer et prolonger sa voie jusqu'au bassin de Gaspé; et qu'elle a, par sa requête, demandé à devenir une corporation de chemin de fer sous le contrôle et la juridiction du Parlement du Canada, avec les modifications aux dispositions des dits Actes concernant la Compagnie que ce parlement jugera convenables.

Le bill déclare que le chemin de fer est une entreprise d'un avantage général pour le Canada; constitue la Compagnie en corporation soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada; lui accorde tous les mêmes droits et pouvoirs que ceux qu'elle possède en vertu des Actes de la législature de la province de Québec; confirme les droits et les obligations de la compagnie primitive, et contient un article spécial pour ménager les droits des créanciers. La Compagnie est assujétie aux dispositions de l'*Acte des chemins de fer*; et ses droits et ses obligations devront s'appliquer à toute l'étendue de la ligne comprise entre le raccordement avec le chemin de fer Intercolonial à Métapédia et le bassin de Gaspé, distance totale d'environ 180 milles. La durée pour l'achèvement du chemin de fer jusqu'à Paspébiac est prorogée de deux ans; et jusqu'au bassin de Gaspé, de quatre ans, à compter de la sanction du bill. La Compagnie est autorisée à émettre des obligations jusqu'à concurrence de \$20,000 par mille de sa voie construite ou dont la construction aura été donnée à l'entreprise.

Les dispositions de ce bill se trouvent *in extenso* dans l'exemplaire ci-joint.

Ses promoteurs ont comparu devant le comité par leur conseil, M. Hector Cameron, C.R., et se sont fait représenter aussi par MM.-S. Lonergan, avocat, de Montréal, l'un des directeurs de la Compagnie.

Il a été allégué, au nom de la Compagnie, que celle-ci avait été entièrement réorganisée; que depuis lors, sa situation financière était bonne; qu'elle était parfaitement capable d'exécuter toute l'entreprise; qu'elle s'était chargée d'achever la construction du chemin de fer de Métapédia à Paspébiac, distance de 100 milles, promettant d'avoir fini les travaux le 31 décembre 1892, y compris la terminaison des soixante milles de voie à peu près faits et l'édification des ponts d'acier; que, pour poursuivre ces travaux, elle attendait un jugement interlocutoire sur une requête présentée par elle à la cour Supérieure de la province de Québec en obtention d'une mise en possession provisoire et temporaire à son usage d'une certaine section du chemin de fer, laquelle est maintenant en la possession des curateurs aux biens de la faillite d'un nommé Henry Macfarlane, sous-entrepreneur,