

La proposition est adoptée et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

M. BLAKE: Avant que le préambule soit adopté, j'aimerais à avoir quelques explications quant aux résultats pécuniaires. L'honorable monsieur comprendra sans doute que les résultats pécuniaires, en ce qu'ils touchent au chemin de fer canadien du Pacifique, sont de l'intérêt public à cause de leur relation avec le pays, et aussi à cause de la question des prix de transport. La question acquiert une plus grande importance par la déclaration qui a été faite au nom du gouvernement, il n'y a pas longtemps, à l'effet que celui-ci refuserait d'accepter des garanties sur les lignes louées par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, redoutant les responsabilités dans lesquelles il pourrait s'engager en raison de ces baux. Le projet de loi dont nous nous occupons en ce moment propose de ratifier un bail, son préambule établit qu'il est à propos de le ratifier, et le bail forme une annexe du bill. En vertu de ce bail, il est convenu de payer des sommes très considérables, mais indéfinies, et qu'il m'est impossible de calculer. Ce que j'aimerais connaître, c'est la somme ronde du loyer annuel que la compagnie du Pacifique devra payer en vertu de cette convention?

M. HAGGART: Le chemin de fer canadien du Pacifique garantit à la compagnie 5 pour 100 sur le prix du chemin. Le prix du chemin sera de \$25,000 par mille pour le nombre de milles construits, avec \$2,000,000 du premier capital de la compagnie.

M. BLAKE: Quel est le nombre de milles parcourus?

M. HAGGART: Le chemin va de Montréal à Saint-Thomas, et son prolongement de Saint-Thomas à Windsor. La distance est, me dit-on, d'un peu plus de 400 milles.

M. BLAKE: Les \$25,000 par mille comprennent-ils le prix du pont?

M. HAGGART: Non; il y a, en plus, le pont qui traverse le Saint-Laurent.

M. BLAKE: Alors, nous ne connaissons pas encore toute l'étendue des obligations.

M. HAGGART: L'estimation du pont et de ses abords dans la ville de Montréal ne dépasse pas \$3,000,000.

M. BLAKE: Est-ce que l'intérêt sur cela est payé à 5 pour 100?

M. HAGGART: Oui, après que l'argent aura été dépensé.

M. BLAKE: Alors ce sera \$25,000 sur environ 400 milles, puis \$3,000,000 pour le pont, puis \$2,000,000 de capital.

M. HAGGART: Oui.

M. BLAKE: J'avais compris pourtant que l'honorable monsieur avait fixé le prix à \$25,000 par mille.

M. HAGGART: Non, il a été payé au pair, argent comptant, ce qui est une partie du prix de revient du chemin.

M. BLAKE: Partie du prix de revient? Alors, le prix du chemin est évalué à plus de \$25,000 par mille?

M. HAGGART: Une partie.

M. BLAKE: Mais pas tout le chemin.

M. HAGGART: La moyenne du prix sera de plus de \$25,000 par mille, car sur certaines parties il est de \$25,000, et plus que cela sur d'autres.

M. BLAKE: Nous savons par la statistique des chemins de fer, et je l'ai déjà dit à la Chambre, que le prix de revient du chemin de fer Credit-Valley, en plus de ce qui a été payé par le gouvernement et les municipalités, ne doit pas avoir dépassé le chiffre de \$10,000 par mille. Ainsi, le reste du chemin va coûter beaucoup plus, à ce compte.

117

M. HAGGART: On me dit que le chemin de fer Credit-Valley coûte beaucoup plus que cela.

M. BLAKE: Je comprends parfaitement les embarras dans lesquels mon honorable ami s'est placé en se chargeant du bill.

Sur la section 1,

M. BLAKE: La première section a été considérablement modifiée en comité, et je prie l'honorable monsieur de nous faire connaître les modifications opérées.

M. HAGGART: La partie du chemin comprise entre Smith's-Falls et Perth a été vendue, et le produit de cette vente a été déposé entre les mains du gouvernement comme garantie.

M. BLAKE: Quelle est la longueur de ce chemin?

M. HAGGART: Douze milles, et le prix de vente \$300,000.

M. BLAKE: Alors, les actions débetures de la compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec—c'est-à-dire de la partie de ce chemin qui passe au Pacifique—représentent le prix de 12 milles?

M. HAGGART: Oui.

M. BLAKE: En sorte que le gouvernement aura la garantie de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique si celle-ci fait faillite?

M. HAGGART: Oui.

Sur la section 2,

M. BLAKE: Je prie l'honorable député de prendre le cinquième article du bail. Le loyer y est fixé comme suit:

L'intérêt au taux de cinq pour cent par année sur les actions-débetures de la bailleresse, qui seront émises par elle conformément au dit acte de fusion avec la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley;

Or, cet acte de fusion ne nous a pas été soumis. Je ne puis, par conséquent, connaître le montant des actions-débetures que la bailleresse peut émettre en vertu du dit acte de fusion.

M. HAGGART: C'est \$25,000 par mille, somme qui doit couvrir l'équipement du chemin.

M. BLAKE: Alors, d'après la section b, le maximum des actions-débetures serait, je suppose, de \$3,000,000?

M. HAGGART: Oui.

M. BLAKE: Dans ce cas, la section suivante confère simplement le pouvoir de substituer des bons aux actions-débetures?

M. HAGGART: Oui.

M. BLAKE: Et la section d ajoute une somme de \$300,000, apparemment en plus des \$25,000 par mille.

M. HAGGART: Cette somme fait partie des \$25,000 par mille.

M. BLAKE: Sans doute, si vous comptez le prolongement de douze milles.

M. HAGGART: Oui, la compagnie l'achète au lieu de le construire.

M. BLAKE: Voici la section suivante:

L'intérêt au taux de cinq pour cent par année sur les actions-débetures de la bailleresse, s'élevant à cinq millions de piastres, émises ou à être émises par la bailleresse pour le coût de la construction et de l'équipement de son chemin de fer depuis la cité de Toronto jusqu'à la ville de Perth;

Quelle est la distance de Toronto à Perth?

M. HAGGART: Deux cents milles.

M. BLAKE: Donc, il y a, ici, un intérêt additionnel de 5 0/10 sur les actions-débetures du prolongement de la ligne à partir de Smith's-Falls jusqu'au raccordement avec le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.