

Sir HENRY DRAYTON: Combien a-t-on l'intention de dépenser sur cette ligne?

M. HENRY: Environ \$200,000.

Sir HENRY DRAYTON: Et combien pour le matériel roulant?

M. HENRY: Probablement \$50,000.

Sir HENRY DRAYTON: Vous n'irez pas loin avec ce montant.

M. STEWART: Cette ligne donne-t-elle des profits, en comparaison avec celle de St. Catharines?

M. HENRY: Non, cette ligne n'a pu payer que ses frais d'exploitation. Je ne crois pas qu'elle ait joint les deux bouts l'année dernière.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne crois pas que vous puissiez réaliser actuellement les frais d'exploitation.

M. HENRY: La ligne a réalisé ses frais d'exploitation à tous les ans, à part 1923 où il y eut un déficit de \$38,000.

Sir HENRY DRAYTON: La situation devient de plus en plus mauvaise. Il est juste de dire que c'est l'une des lignes que sir Adam Beck voulait prendre, et qu'on l'a gardée malgré tout pour la voir s'endetter de plus en plus.

M. HENRY: La troisième ligne est celle de l'est de Toronto.

Sir HENRY DRAYTON: Cette ligne est plutôt un passif qu'un actif.

L'hon. M. GRAHAM: Qu'y a-t-il au sujet de cette ligne? Abordez-vous ce sujet avec crainte ou tout autre sentiment?

M. HENRY: J'ai quelque sujet de craindre. Il serait peut-être bon d'en raconter les origines, si le comité veut les connaître.

Le PRÉSIDENT: Le comité tient-il à avoir ces détails?

Quelques honorables MEMBRES: Oui.

M. HENRY: Au cours des années 1905-06, alors que le Canadian-Northern localisait sa ligne entre Oshawa et Toronto, il a jugé nécessaire entre Oshawa et Port-Hope de passer la ligne assez loin, sur le bord du lac Iroquois, afin de diminuer les frais de construction tout en gardant un maximum de pente de 0.5. Ce choix faisait passer la ligne au nord des villages de Whitby, Oshawa et Bowmanville, à une distance de deux milles. Ces municipalités s'opposèrent vivement à ce tracé et voulaient le faire passer dans leurs limites afin d'en bénéficier. Cette opposition fut portée devant le ministre des Chemins de fer. Lorsque le tracé lui fut soumis pour approbation, afin de maintenir le type réglementaire...

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit du Canadian-Northern?

M. HENRY: Oui. Pour maintenir le type réglementaire adopté par le Canadian-Northern, on dit aux municipalités de retirer leur opposition à l'approbation du tracé et que la compagnie construirait une voie électrique de Toronto vers l'est, ce qui leur donnerait un service plus fréquent que celui que pourrait donner un chemin de fer à vapeur. A cette condition, le tracé du Canadian-Northern fut approuvé.

Sir HENRY DRAYTON: En quelle année était-ce?

M. HENRY: En 1907. Pour exécuter cette entreprise, on incorpora en 1910 la Toronto Eastern Railway. La charte comportait la construction d'une voie électrique partant d'un point de la cité de Toronto et allant vers l'est en passant par les villages de Whitby, Oshawa et Bowmanville jusqu'à Cobourg.

M. HARRIS: De quelle manière? Pouvez-vous donner des détails?

M. HENRY: Le tracé était supposé passer dans les rues de Pickering, Whitby, Oshawa et Bowmanville.