

En accordant la première promesse de vente on voulait induire M. Hugh Ryan, un entrepreneur, à se charger du parachèvement du chemin, pour pouvoir ensuite le vendre aux meilleures conditions possibles.

Si cela est vrai, n'est-ce pas en contradiction avec la prétention de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ?

De la somme qu'il recevrait, il aurait fallu déduire d'abord le prix de la promesse de vente, \$500,000, puis les dépenses faites par M. Ryan pour terminer le chemin, et le restant, s'il y en avait, devait être divisé, d'après M. Farwell, entre lui et ses associés, qui devaient recevoir un tiers et M. Ryan qui devait recevoir les deux tiers. Ce dernier, cependant, ne se rappelle pas ce détail, mais dit qu'on lui a offert le chemin pour \$500,000.

D'un bout à l'autre de son témoignage, M. Ryan ne dit rien de semblable, rien qui soit de nature à justifier une pareille allégation.

Vu le service insuffisant que donnait le Grand Tronc entre Montréal et Lévis, M. Haggart, qui était alors ministre des Chemins de fer et Canaux songea en 1894, à prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

Il y "songea", mais comment ? Il en causa privément avec un de ses collègues ; il avait une projet à lui, mais jamais il n'en fit part à ses autres collègues afin de le mettre à exécution. C'est tout ce qu'il a fait dans cette direction et le rapport de la minorité cherche à faire croire que le projet était sérieux. Quoiqu'il en soit, ces efforts herculéens de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux furent sans résultats par suite de circonstances incontrôlables.

Il fit faire une estimation de ce que coûterait un chemin de fer comme le Drummond, lorsqu'il serait complété, conformément aux conditions imposées par la subvention, et il s'informa de ce que coûterait le droit de passage sur le Grand Tronc entre Sainte-Rosalie et Montréal, ainsi que des facilités terminales à ce dernier endroit.

Quelles preuves avons-nous des négociations de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet des facilités terminales ? Y a-t-il une seule ligne de son témoignage pour établir qu'il aurait pu se procurer un terminus à cette époque ? Pas une.

Plus tard M. Hugh Ryan entama des négociations avec M. Haggart pour la vente du chemin de fer du Comté de Drummond, mais ce dernier, après avoir pris certains renseignements, refusa de recommander l'achat du chemin et il ne paraît pas y avoir eu d'autres négociations entre la compagnie et le gouvernement avant 1897.

Cela n'est pas exact, car M. Greenshields et M. Farwell déclarent positivement que les négociations ont duré jusqu'en 1896 et que M. Ryan agissait comme intermédiaire. Cette partie du rapport n'est corroborée par aucun témoignage. Je vais aussi faire voir la partialité de ce rapport et la procédure louche adoptée par ceux qui l'ont préparé.

En 1897 le ministre actuel des chemins de fer et Canaux entra en négociations avec M. J. N. Greenshields, le président de la compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond, dans le but d'en faire l'acquisition au nom de l'Etat. Ces négociations se

firent principalement entre M. Greenshields et M. Blair. Mais M. Greenshields et son associé, M. Mitchell, eurent aussi des entrevues avec le ministre des Travaux Publics, M. Tarte.

M. Tarte, à la page 120 de son témoignage, déclare catégoriquement que les entrevues qu'il a pu avoir avec les gens du Drummond n'étaient pas officielles ; que c'était des entrevues comme il est obligé d'en donner à tous ceux qui lui en demandent. Il ne pouvait pas défendre sa porte à M. Mitchell, ou à qui que ce soit, s'il leur plaisait d'aller discuter la question avec lui, il était bien obligé de le faire. Mais jamais, dit-il, ces entrevues n'ont eu le caractère des négociations.

Le rapport entre ensuite dans des détails tout à fait étrangers à l'affaire. Il parle de "La Patrie" qui a été achetée par le fils de M. Tarte, mais dans laquelle, M. Tarte, lui-même, n'a pas pour un sou d'intérêt. Il raconte que M. Greenshields agissait comme l'avocat de M. Tarte, et qu'il lui a donné son chèque pour \$25,000. Or, d'après le témoignage de M. Greenshields, nous savons que ce n'était qu'un chèque de complaisance, et qu'il n'y a pas eu d'argent d'échange. M. Tarte s'est peut-être servi d'une expression inexacte, mais les mots ne sont rien. Il n'a rien eu à faire dans cette transaction ; ni lui ni M. Greenshields ne songeaient à ce chemin de fer lorsqu'il s'est agi d'acheter "La Patrie". M. Tarte faisait une chose toute naturelle, une chose que le chef de l'opposition ou qui que ce soit ferait pour son fils ou tout autre parent. Il a simplement cherché à aider à ses fils à faire l'acquisition de ce journal et il y a réussi. Mais cela n'a absolument rien à voir avec l'affaire du Drummond. Cela a été déclaré sous serment à maintes reprises, et cependant la minorité mentionne l'acquisition de "La Patrie" dans son rapport, bien qu'il n'y ait pas l'ombre d'une preuve pour rattacher cette transaction à celle du chemin de fer du comté de Drummond. Mais le rapport ne cherche même pas à démontrer qu'il existe quelque relation entre les deux transactions, et la minorité après avoir fait ces insinuations n'a pas le courage de reconnaître que les preuves manquent pour appuyer ses allégations.

Ce sont les mêmes hommes qui renouvelent aujourd'hui leurs accusations de corruption contre le gouvernement. A quoi bon toutes ces accusations, s'il n'y a pas de preuves pour les appuyer ?

Je ne lirai pas tout le rapport qui est très long, mais je répète qu'il repose tout entier sur une base fautive et ne s'appuie sur aucun fait prouvé.

Il conclut comme suit :

Votre comité est convaincu que le loyer annuel payable au chemin de fer Grand-Tronc en vertu de cet arrangement de 1897-98 est exorbitant.

Je défie la gauche de me montrer un seul témoignage pour justifier cette conclusion. Il n'y en a pas et on ne peut pas m'en montrer.