

M. HAGGART : Il y a un montant de subventions payées durant les quatre mois jusqu'à la fin de l'année 1898, et il y a le montant des subventions payées depuis lors ; et nous ne savons pas si elles ont été payées en sus du bonus de \$123,000 et des \$100,000 dépensées pour construire le chemin. Ces messieurs ont passé un contrat pour le prolongement du chemin de Forestdale jusqu'à la jonction de la Chaudière.

Bien qu'ils eussent fait une convention avec le gouvernement, ils n'étaient en aucune manière certains qu'une convention aussi infâme serait adoptée par le parlement du pays. Ils voulaient être certains qu'ils auraient de l'argent pour le prolongement du chemin.

En vertu de la première convention qu'ils avaient conclue, en 1897, je suppose qu'ils ont reçu les subventions—car je n'ai pas eu connaissance qu'on l'ait nié—ils ont reçu \$123,000 en subventions, et le ministre vient à leur secours au moyen d'une dépense de \$10,000. Ainsi, ils ont reçu au moins \$223,000 du pays pour mettre à exécution la convention relative au chemin de fer de Drummond. Telles sont les principales particularités de cette opération.

Ces 115 milles de chemin sont construits à travers une région relativement peu accidentée de Sainte-Rosalie à la Jonction de la Chaudière, passant, comme le ministre nous le dit, à travers un pays populeux, bien établi sur tout le parcours. Mais l'un des témoins devant le comité, lorsqu'on lui a demandé quelle était la nature du chemin et s'il était égal au chemin de fer Intercolonial, a dit que les clôtures n'étaient pas aussi bonnes. Lorsqu'on lui a demandé en quoi les clôtures n'étaient pas aussi bonnes, il a dit qu'il y avait vingt milles du chemin qui n'avaient pas de clôtures du tout. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a demandé au témoin : Savez-vous que c'est une région où il n'y a pas un seul colon, une région boisée ? Et cependant, en présentant sa résolution, il nous a dit que le chemin traversait une région magnifique.

Le ministre fait une comparaison entre l'achat de ce chemin et l'achat fait par mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, le chef actuel de l'opposition (sir Charles Tupper), du chemin depuis la Rivière du Loup jusqu'à la Pointe-Lévis. Il dit que l'honorable député (sir Charles Tupper) a payé \$14,000 par mille pour ce chemin, tandis que lui-même a eu le sien pour moins que cela. Il dit que le chemin achevé par le chef actuel de l'opposition était en mauvais état ; que le pays a été obligé de dépenser de fortes sommes d'argent pour l'amener à l'état de perfection du chemin de fer Intercolonial.

Mais il oublie de dire—et il le savait—que le but était, en achetant ce chemin du Grand Tronc, non pas seulement d'assurer le raccordement avec Québec, mais que l'une des conditions était que l'argent ainsi obtenu devait être employé à établir pour le Grand

Tronc un raccordement du Détroit à Chicago et à doubler la voie entre Toronto et Montréal.

L'honorable ministre dit que cela n'était pas dans la convention. S'il veut consulter l'acte concernant le Grand Tronc de 1884, il y verra que l'une des conditions de la convention avait rapport aux garanties du chemin de fer du Grand Tronc. Une certaine série de ces garanties devait être appliquée à doubler la voie entre Montréal et Toronto.

J'ai entendu les débats en cette Chambre. J'ai entendu mon honorable ami, le chef de l'opposition, présenter la résolution en cette Chambre et déclarer que ces deux conditions étaient les conditions de l'achat de ce chemin. Et si l'on compare le chemin tel qu'il est depuis la Rivière du Loup jusqu'à la Pointe-Lévis, à la partie du chemin depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Forestdale, construite comme entreprise subventionnée, mais non terminée conformément au contrat portant subvention, la seule différence que l'honorable ministre ait faite dans le contrat a été que les déclivités des deux rampes devaient être réduites à 52 pieds, et que la partie à terminer devait être terminée en vertu d'un contrat de subvention passé avec le gouvernement outre la convention qu'il devait être plus tard amené au degré de perfectionnement de l'Intercolonial. Voilà le contrat qu'il a fait relativement à ce chemin.

Or, la vente de chemin est entourée de circonstances très suspectes. Les négociations pour cette vente ont eu lieu en janvier 1897 ; l'arrêté du conseil a été passé par le gouvernement en mars 1897.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur de singuliers incidents qui se ont produits en février 1897. Un débat eut lieu en cette Chambre le 26 juin relativement au chèque qui a été reçu par le ministre des Travaux publics. Le ministre des Travaux publics n'est pas en cette Chambre, et je ne discuterai pas la question ; je me bornerai à lire sa déclaration devant le comité. Je lirai aussi la déclaration faite sous serment de M. Greenshields, à ce sujet, et je laisserai à la Chambre et au pays le soin de tirer leurs conclusions. Voici ce que le ministre des Travaux publics a dit le 26 juin 1897, tel que rapporté à la page 5302 des "Débats" :

Je me suis arrangé avec M. Greenshields, qui est mon avocat dans beaucoup d'autres causes, pour qu'il achète la "Patrie" en qualité d'avocat du parti. On parle d'un chèque qu'aurait donné M. Greenshields. Il n'y a pas de secret là-dedans. M. Greenshields avait un chèque entre les mains, ça n'était pas de son argent, mais de l'argent du parti, et il a payé ce chèque. Faites une enquête et tout cela sera prouvé. On scrute chacune de mes actions, mes affaires privées ont cessé d'être personnelles. Nous sommes traités comme des voleurs et des fripons.

M. Greenshields a donné son témoignage à ce sujet devant le comité. Il a dit :

Je crois que la première entrevue officielle que j'ai eue pour la vente de ce chemin avec le gou-