

Quelle autre preuve est nécessaire. Comment les membres de la gauche peuvent-ils attaquer des déclarations faites sous serment, lorsqu'ils ne les ont pas contredites quand ils en ont eu l'occasion. Sur la valeur du chemin, lisez le témoignage de M. McLeod (p. 111). M. McLeod est un homme d'expérience et d'honneur dont on n'a pas même essayé de contredire le témoignage. J'appelle l'attention des honorables membres de la gauche sur ce qu'il a dit :

Q. Combien évaluez-vous le chemin lorsqu'il aura été complété aux termes du contrat intervenu avec le gouvernement ? Quelle est sa valeur par mille ?—R. Plus de \$15,000 par mille, depuis Moose-Park.

Q. Quelle était la valeur par mille, depuis Moose-Park jusqu'à la Chaudière ?—R. Le coût de la construction a été de \$16,000 à \$17,000 par mille, environ.

Voilà le coût de ce chemin que d'après les honorables membres de la gauche, l'on aurait pu acheter pour \$500,000.

Q. C'est la partie nouvelle ?—R. Oui. Depuis Moose-Park à la Chaudière.

Q. Je crois que vous avez dit que la valeur du reste du chemin, depuis Moose-Park jusqu'à Sainte-Rosalie, était de \$15,000 par mille ; est-ce bien cela ?—R. Avec les améliorations, le chemin coûtera probablement \$16,000 par mille.

Q. Et l'autre partie environ \$17,000 par mille ?—R. Oui.

Q. Et l'on peut calculer le coût total sur cette base ?—R. Oui.

Q. Il n'y a que quelques instants, vous avez fait une estimation de ce que vous considérez être la valeur du chemin ?—R. C'était sans ces additions que je me propose de faire.

R. Relisez-les.—R. \$17,000 par mille est l'estimation que j'ai d'abord faite.

Q. Divisez le chemin en deux sections ; depuis Moose-Park jusqu'à la Chaudière, à combien évaluez-vous le chemin ?

Ici M. Blair intervint : " Il vous a dit aussi que vous deviez ajouter \$1,000 par mille pour la maçonnerie."

Q. Combien était-ce depuis Moose Park jusqu'à la Chaudière ?—R. \$17,000 par mille, je crois.

Q. Et depuis Sainte-Rosalie à Moose Park ?—R. \$15,000 par mille.

Q. Alors de Moose Park à Sainte-Rosalie, ce serait \$16,000 par mille ?

Ici M. Blair interrompit : " Plus que cela parce qu'il y a encore \$100,000 à dépenser sur les 72 milles."

Q. La vieille partie du chemin est de Moose Park à Sainte-Rosalie ?—R. Oui.

Q. Lorsque le chemin sera terminé, quel en sera le coût par mille, selon vous ?—R. J'ai évalué à \$65,000 ce que l'on dépensera pour améliorer le chemin, de sorte que le coût sera de \$16,000 par mille, environ.

Q. Vous dites que le chemin depuis Moose Park jusqu'à la Chaudière, —soit 42 milles,—est aussi bon que l'Intercolonial ?—R. Oui, après les travaux supplémentaires dont j'ai parlé.

Q. La valeur sera ?—R. De \$17,000 par mille, environ.

Q. Si l'on vous demandait de dire si le prix, —\$12,000 par mille,—que le gouvernement a convenu de payer est raisonnable, que répondriez-vous ?—R. Je dirais que c'est un prix très modéré.

Q. Si le gouvernement avait besoin du chemin, diriez-vous qu'il ferait un bon marché en l'achetant à ce prix ?—R. Oui.

M. MORRISON.

Q. Est-ce qu'un homme raisonnable pourrait raisonnablement trouver à redire au prix d'achat ?—R. Non.

Voilà le témoignage de M. McLeod. Passons maintenant à ce que dit M. Wainwright à la page 148 du rapport. Que les honorables membres de la gauche comparent les déclarations de M. Wainwright avec les affirmations de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux.

Q. Je veux simplement vous demander si l'arrangement est plus ou moins favorable à l'Intercolonial ?—R. Très favorable.

Je vous ai déjà lu cette partie de son témoignage où M. Wainwright affirme que le chemin de fer du comté de Drummond était la route la meilleure et la plus facile par laquelle l'Intercolonial pouvait se rendre à Montréal.

Nous avons aussi sur ce point le témoignage de M. Greenshields. Je lis ces citations au risque de fatiguer la Chambre, mais la question est réellement très importante. Quant à moi, je comprends toute l'étendue de ma responsabilité en contredisant catégoriquement la déclaration que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a faite devant la Chambre et le pays. Je dis donc qu'au risque de fatiguer la Chambre, je vais lire encore quelques extraits afin de démontrer que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a induit ou a tenté d'induire la Chambre en erreur par les déclarations qu'il a faites cette après-midi.

Voici ce que dit M. Greenshields (p. 32) :

Q. Est-ce que la convention était par écrit ?

Cette question a trait à l'option.

R. Oui, cette convention avec M. Farwell était par écrit. M. Farwell en a conservé des copies, ainsi que je viens de le dire. En d'autres termes, si on avait pu conclure un arrangement en prenant pour base le chiffre de \$500,000, les actionnaires du chemin de fer du comté de Drummond auraient reçu infiniment plus qu'ils ne recevront en vertu de la convention actuelle avec le gouvernement.

C'est-à-dire la convention que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a dénaturée. M. Greenshields jure,—et il n'est pas contredit,—que l'arrangement actuel est beaucoup plus avantageux pour le gouvernement que l'autre ne l'aurait été. Comment l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux peut-il concilier ses déclarations avec ce que M. Greenshields dit sous serment ?

Et à la page 37 :

Q. Dois-je comprendre que vous dites, M. Greenshields, que si les négociations entamées avec le gouvernement avaient abouti, le résultat, au point de vue pécuniaire, aurait été meilleur pour le chemin de fer du comté de Drummond que celui que vous avez fait aujourd'hui avec le gouvernement ?—R. Sans aucun doute.

M. Farwell (p. 135) dit la même chose.

Voilà l'aspect sous lequel la question se présentait au ministre des Chemins de fer et Canaux. Il savait aussi ce qui était arrivé au sujet d'autres voies ferrées dans des circonstances semblables.