

actuel avant de prendre une décision avait soigneusement sondé le terrain; mais son prédécesseur n'a pas voulu s'occuper de ces détails, pensant que les choses s'arrangeraient d'elles-mêmes, que quelqu'un mourrait peut-être ou que le gouvernement tomberait, et que la responsabilité de l'affaire serait rejetée sur d'autres épaules; et, heureusement pour le pays, c'est ce qui est arrivé.

Pour juger si le gouvernement a agi avec prudence en cette matière, il suffit de comparer le marché actuel avec les marchés de même nature qui ont eu lieu dans des circonstances semblables. Heureusement des conditions semblables se sont présentées rarement sous l'ancien régime, et je tâcherai dans les observations que je vais faire, de ne m'appuyer que sur des déclarations données sous la foi du serment. Je reviendrai sur le témoignage de M. Wainwright. La compagnie du chemin de fer du comté de Drummond a été organisée en 1886 et la voie ferrée que le gouvernement veut acheter pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, a été construite sous la surveillance du Grand Tronc. A la page 50, voici ce que dit M. Wainwright en réponse à cette question.

Aviez-vous confiance dans cette ligne et dans les perspectives de trafic?

Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre et au pays quel homme est M. Wainwright. C'est l'aide-surintendant du Grand Tronc.— un homme qui, depuis 40 ans, est l'un des fonctionnaires de cette puissante compagnie, un homme universellement connu et dont l'intégrité et l'expérience ne peuvent être mis en doute.

R. Oui monsieur. C'est M. Church qui a d'abord entrepris la construction de ce chemin que, dans le temps, feu sir Joseph Hickson voulait faire acheter au Grand-Tronc. Nous espérions que le trafic de cette ligne serait lucratif et c'est pour cette raison que nous voulions en garder la possession.

Les directeurs du Grand Tronc n'exploitent pas leur réseau pour leur santé, mais pour avoir des dividendes; et pour plaire au public et donner un bon service, ils ont surveillé la construction du chemin de fer du comté de Drummond.

Q. L'expérience que vous avez eue récemment des affaires de ce chemin a-t-elle modifié votre première opinion?—R. Non.

Q. Voulez-vous comparer les divers tracés dont on a parlé pour le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal et nous dire quels sont les avantages respectifs de chacun d'eux?—R. Le chemin de fer du comté de Drummond, à en juger par les rapports des ingénieurs, est la voie la plus courte et la plus facile pour atteindre Saint-Lambert. Vous avez, je crois, donné les distances dans votre témoignage, M. Blair, et ces chiffres sont exacts, selon moi.

Q. Et que dites-vous des pentes?—R. Sans doute, le Grand-Tronc a des pentes plus longues et plus accentuées. D'après le rapport des ingénieurs, le chemin de fer de la Rive-Sud est un peu plus long et exigerait la construction de plusieurs ponts, et serait par conséquent plus dispendieux. Dans les circonstances, je crois que le meilleur tracé pour parvenir à

Montréal était celui du chemin de fer du comté de Drummond.

Q. Nous avons eu ce chemin au plus bas prix, n'est-ce pas?—R. Je le crois. Le prix convenu représente, si je me rappelle bien \$12,00 par mille; c'est certainement un prix très bas pour ce chemin de fer.

Je vais vous lire maintenant des témoignages donnés sous serment pour vous prouver que le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal n'a pas coûté, sur tout le parcours, plus de \$14,000 à \$19,000 par mille. Et pour démontrer que c'est la route la plus facile et la meilleure pour pénétrer à Montréal, nous n'avons pas seulement le témoignage de M. Wainwright, car l'un des membres de la gauche, l'honorable député de Compton (M. Pope) dit la même chose (p. 141 du rapport):

Q. Vous avez examiné le chemin afin de pouvoir juger vous-même?—R. Oui, monsieur.

Q. Que pensez-vous du chemin?—R. Je crois que c'est un bon chemin.

Q. Que dites-vous de la probabilité du trafic?—R. A l'heure qu'il est, le trafic local est bon. Quant au trafic général, tout dépend des arrangements faits par le gouvernement.

Quand même le trafic local eût été nul, il était de l'intérêt du gouvernement d'acquiescer ce chemin afin de relier l'Intercolonial à notre grande route transcontinentale; et c'est à ce point de vue qu'on s'est placé pour en faire l'acquisition.

Quant au coût du chemin, j'attirerai votre attention sur les paroles de M. Newton, un homme qui parlait en parfaite connaissance de cause et dont le témoignage n'a pas été contredit: (p. 43)

Q. Dites-nous quelle était, dans le temps, le coût de la construction du chemin, d'après cette société?—R. Le montant payé jusqu'à cette date pour la construction du chemin, d'après les livres tenus par les entrepreneurs, le 30 juin, 1890, était de \$729,314.52.

Et plus loin, M. Newton jure que la somme totale dépensée par la compagnie pour cette ligne s'élève à environ \$2,000,000 en chiffres ronds.

Maintenant, quant au coût, je pourrais entrer dans les détails et vous citer la page 89 du rapport et opposer des déclarations faites sous serment à la simple affirmation de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ou de tout autre membre de la gauche.

Nous constatons par le témoignage de M. Newton, qu'au 28 février 1898, le chemin avait coûté \$1,908,271.33. Cette somme se décompose comme suit: Les dépenses s'élevaient, à la fin de juin 1894, à \$1,163,970; à la fin de juin 1895, à \$1,255,076; à la fin de juin 1896, à \$1,366,485; à la fin de juin 1897, à \$1,527,437, et enfin, en février 1898, à \$1,908,271.

Voilà le chemin de fer que l'on aurait pu acheter, d'après les honorables membres de la gauche, pour \$500,000. Mais pas un d'entre eux n'a osé faire une pareille affirmation sous serment, excepté l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. L'effronterie et la colossale absurdité d'une semblable assertion sautent aux yeux.