

Comparez cela avec l'attitude de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, qui n'a jamais parlé de la chose à ses collègues.

Sans pouvoir préciser à quelle date, entre la clôture des Chambres et le milieu ou la fin de novembre, je m'abouchai avec M. Wainwright, un des principaux fonctionnaires du Grand Tronc. Je communiquai ma pensée à M. Wainwright et je lui dis que, si nous pouvions conclure des arrangements satisfaisants, il serait de votre intérêt de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal et je lui demandai si le Grand Tronc serait prêt à entrer en négociations à ce sujet. Il me répondit qu'il croyait que le Grand Tronc serait prêt à discuter la question, mais qu'il en parlerait au gerant général et qu'il me communiquerait le résultat de sa démarche. C'est ce qu'il a fait. Plus tard, il me dit que M. Hays, le gerant général du Grand Tronc était prêt à discuter la question; et, si je ne me trompe, c'est tout ce qui a eu lieu avant mon départ pour le littoral du Pacifique, vers le milieu de novembre dernier. Je ne suis revenu qu'au commencement de janvier, et à mon retour, j'ai repris les pourparlers avec M. Wainwright. Jusqu'à cette date, je crois, je ne savais pas quelles étaient les personnes intéressées dans le chemin de fer du comté de Drummond.

Je désire que les honorables membres de la gauche avant de faire des insinuations indignes, se rappellent que M. Greenshields et les propriétaires du chemin de fer du comté de Drummond avaient pris l'initiative de ces négociations avec le gouvernement et ministre des Chemins de fer et Canaux.

Puis, M. Powell pose la question suivante :

Q. C'était en janvier 1897?—R. Oui, lorsque je suis revenu du littoral du Pacifique. Je ne suis pas positif; je puis avoir su avant de partir quels étaient les propriétaires du comté de Drummond. Dans tous les cas, je ne le savais pas avant mes entrevues avec M. Wainwright. Je suis presque certain de cela, et je crois que c'est sur ma demande que M. Wainwright a parlé aux propriétaires du chemin de fer du chemin de Drummond, et c'est alors que j'ai appris que M. Greenshields avait de grands intérêts dans cette compagnie et cette voie ferrée. J'n'avais eu aucun renseignement précis avant mon départ pour la Côte du Pacifique.

Ensuite, le ministre nous dit comment il s'y est pris pour étudier les propositions et les problèmes auxquels il avait à faire face. Je n'ai pas besoin de lire cette partie de son témoignage.

Je sauterai au milieu de la page 9.

Au sujet du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, j'ai examiné avec soin toutes les routes. Il y en avait trois que le parlement et les journaux mentionnaient. En premier lieu, il y avait la voie actuelle du Grand Tronc. Au lieu de n'avoir un droit de passage sur la ligne du Grand Tronc que jusqu'à Sainte-Rosalie, il nous était loisible de nous rendre jusqu'à Richmond sur la ligne-mère qui conduit à Portland, et de Richmond prendre l'embranchement de la Chaudière. Je pourrais vous démontrer, je crois, que ce parcours serait de quelques milles plus long que le chemin de fer du comté de Drummond. Les pentes de la ligne que je viens de décrire sont plus nombreuses et plus accentuées que celles du chemin de fer du comté de Drummond, et en somme la ligne que nous avons adoptée est bien préférable.

Ce témoignage est corroboré par des experts et des ingénieurs versés en ces ma-

M. MORRISON.

tières. Je vais vous lire leur témoignage dans quelques instants.

En outre, je me rappelle avoir dit à M. Wainwright : "En supposant que nous ferions des arrangements avec le Grand-Tronc, que demanderiez-vous pour votre ligne?" Bien, me dit-il, nous avons parlé d'environ \$2,500,000 pour cette partie de notre ligne depuis Richmond jusqu'à la Chaudière." Il nous aurait fallu ensuite louer ou acheter du Grand Tronc un droit de passage depuis Richmond jusqu'à Ste. Rosalie. Nous n'aurions pu acheter cette portion de la ligne parce qu'elle forme partie de la ligne principale du Grand Tronc. Il y a là environ 35 milles ou peut-être un peu plus de 38 milles pour lesquels il nous aurait fallu payer loyer et en outre, il nous aurait fallu payer environ 60 milles, ou un peu plus, je crois, depuis Richmond jusqu'à la Chaudière. J'avoue que cette proposition ne m'a pas plu, et j'ai ensuite dirigé mon attention du côté du chemin de fer de la Rive-Sud.

Au cours de son témoignage, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) ne nous a pas fait savoir ce qu'il pensait de la matière.

Le chemin de fer de la Rive-Sud se rend jusqu'à Sorel, et il nous aurait fallu construire plusieurs milles afin d'atteindre Lévis. J'ai pensé que ce tracé serait plus long et beaucoup plus dispendieux. Il nous aurait fallu dépenser beaucoup plus d'argent pour construire des ponts sur cette ligne que sur le chemin de fer du comté de Drummond.

Personne ne nie cela, et personne ne l'a nié.

"En somme, j'ai cru que si nous pouvions faire des arrangements convenables, le tracé du chemin de fer du comté de Drummond était le meilleur des trois, et j'ai communiqué mes vues à ce sujet à M. Wainwright. Je crois que la première fois que j'ai vu M. Greenshields c'est M. Wainwright qui me l'a présenté."

Le Grand Tronc préparait, dans ce temps-là, un mémoire indiquant à quelles conditions il nous louerait l'usage de son pont et de sa gare principale à Montréal. J'ai reçu ce mémoire en février ou en mars.

A la page 58 du dossier de l'enquête, M. Powell interroge M. Wainwright sur ce point :

Q. Je ne comprends pas bien, M. Wainwright, ce que vous voulez dire en parlant des 15 milles dont le Grand Tronc aurait cédé d'usage afin de permettre à l'Intercolonial de se raccorder avec le chemin de fer Canadien du Pacifique?—R. Nous avons accordé à l'Intercolonial l'usage de ces 15 milles de voie ferrée qui, à Montréal, relie le Grand Tronc au chemin de fer Canadien du Pacifique, bien que ce ne fût pas une simple voie d'évitement. Le département a tant insisté sur ce point, que M. Hays et moi avons cédé. C'était accorder à l'Intercolonial l'usage de 15 autres milles de chemin de fer.

M. Wainwright démontre ensuite l'importance de cette concession.

Jamais l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux n'a traité cette question en homme d'affaires comme l'a fait le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux. Je vous ai lu partie de ces témoignages afin de vous démontrer avec quelle habileté et quel sens des affaires celui-ci avait agi et avec quelle négligence celui-là avait agi. L'un et l'autre ont étudié ces différents tracés. Le ministre