

57. Que le dit Thomas McGreevy a exigé à même les subsides votés par ce parlement pour la construction du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, et touché une somme de plus de \$40,000.

Les faits se rapportant à ce chemin de fer et au paiement des subsides fédéraux votés pour sa construction, nous paraissent être les suivants : en, ou vers l'année 1882, Thomas McGreevy, Théodore Robitaille, et autres, obtinrent une charte sous le nom de La Compagnie de la Baie des Chaleurs, avec un capital de \$3,000,000, divisé en 60,000 parts de \$50 chacune, dont 6,000 parts furent souscrites, au montant de \$300,000, par les personnes suivantes : Thomas McGreevy, 1,000 parts ; Louis Robitaille, 1,500 parts ; Robert H. McGreevy, 500 parts ; L. J. Riopel, 1,500 parts ; Joseph Giroux, 10 parts ; Louis Robitaille, 1,490 parts.

Que ces actionnaires donnèrent chacun leurs billets dans une proportion de 10 pour 100 du montant de leurs parts, et que ces billets furent payés subséquemment à même les subsides reçus du gouvernement, et que pas un des actionnaires n'a payé en aucun temps, des acomptes sur ses parts ou pour acquitter les billets ainsi donnés.

Qu'en 1882, alors que le dit Robitaille était président de la compagnie, et Thomas McGreevy et L. J. Riopel, membres de la Chambre des Communes, le parlement vota au chemin de fer, un subside de \$3,200 par mille pour 100 milles ; plus tard, en 1884, McGreevy et Riopel, étant encore membres des Communes, un autre subside de \$3,200 par mille pour les premiers 100 milles, fut voté, faisant en tout \$640,000 de subsides fédéraux.

Le montant exact des subsides payés n'a pas été donné sous serment, mais il a été évalué, sous serment, à au delà de \$500,000. En outre des subsides fédéraux, la compagnie a reçu des subsides du gouvernement local de Québec, et des bois lui accordant droit de passage libre de la part des municipalités traversées par le chemin.

Ces conditions, avec le droit d'émettre des débetures et prélever des argents, par ce moyen, constituaient la seule base financière que la compagnie avait pour l'exécution des travaux.

En 1886, Thomas et Robert McGreevy consentirent un arrangement avec C. N. Armstrong, représentant d'un syndicat, qui avait acheté la charte de la compagnie, par lequel arrangement ils lui transféraient leurs actions et tous leurs intérêts dans la compagnie, pour \$75,000, dont \$50,000 à être payées comptant, et \$25,000 en actions, Robitaille et Riopel devenant parties à cet arrangement pour la garantie de son exécution.

\$10,000 furent payées comptant et il fut convenu que la balance, \$40,000, serait payée en cinq versements de \$8,000 chacun, à même les subsides fédéraux, au fur et à mesure qu'ils seraient reçus.

Quatre des versements de \$8,000 ont été payés subséquemment, à même les subsides, faisant, avec le paiement original, \$42,000 le montant total que Robert McGreevy jure avoir payé à ou pour Thomas McGreevy.

CONCLUSIONS.

Nous trouvons, en conséquence, que les accusations de M. Tarte, à ce sujet, ont été prouvées, et que le dit Thomas McGreevy, alors qu'il était membre du Parlement, a exigé et reçu à même les subsides votés par le parlement pour la construction de ce chemin de fer, la somme de \$42,000, et qu'il n'a jamais payé aucune somme d'argent quelconque pour ses parts ou autres intérêts dans le dit chemin.

No 9.

CONTRAT POUR LE MUR SUD, 16 FÉVRIER 1887.

"a. Qu'en l'année 1886, le dit Thomas McGreevy se procura d'officiers publics les soumissions expédiées aux Commissaires du havre de Québec, pour la construction des travaux désignés sous le nom de "mur du sud" et les fit voir à MM. O. E. Murphy, Connolly et Robert H. McGreevy dans le but de leur donner un avantage indu sur leurs concurrents, et les dits Murphy, Connolly et Robert H. McGreevy eurent ces soumissions en leur possession pendant plusieurs heures, après quoi elles furent renvoyées à Henry F. Perley, alors à Québec, et que le contrat fut accordé