

vernement actuel ou tout autre—car je n'ai pas eu d'entrevue avec l'autre gouvernement—a eu lieu un jour où M. Hays, M. Wainwright et moi nous étions venus à Ottawa, après le retour de M. Blair du littoral. J'ai conclu les négociations pour l'affermage de ce chemin avec M. Blair seul. Je n'ai discuté les conditions de cette affaire avec aucun autre ministre de la Couronne. On a dit que M. Tarte y avait été mêlé. Il n'a eu rien à faire avec cela. Aucune partie de ces négociations n'ont eu lieu entre M. Tarte et moi.

M. Greenshields dans son témoignage devant le comité a déclaré qu'il avait souscrit des fonds pour le parti, qu'il avait avancé son chèque, que \$5,000 avait été payés à compte un certain jour, et que les autres \$15,000 avaient été donnés le jour suivant. Le ministre des Travaux publics a aussi fait devant le comité une déclaration dans laquelle il a dit :

Vous dites que M. Greenshields avait un chèque entre les mains, non qu'il vous ait donné un chèque de complaisance, mais qu'il avait un chèque entre les mains, non de son propre argent mais de l'argent du parti ? R. Ma réponse est que je n'ai pas jugé convenable de tout dire à la Chambre—

Il ne faisait pas un aveu complet à la Chambre.

—alors, parce que la prorogation du parlement était imminente, et je savais très bien que si j'eusse dit que M. Greenshields avait donné son propre chèque, et que ce chèque avait été payé le jour suivant, que la presse tory aurait menti autant qu'elle l'aurait pu. Ce que j'ai dit était vrai, mais je n'ai pas tout dévoilé. Il est parfaitement vrai qu'il a prêté son chèque, qu'il a payé ce chèque et que ce n'était pas son argent.

Or, le ministre des Travaux publics est parfaitement au courant des affaires qui ont été conclues entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer de Drummond. Toutes les négociations ont eu lieu en janvier 1897, cette affaire de chèque est arrivée en février, et le marché a été conclu et l'arrêté du conseil a été passé au commencement de mars de la même année. Il y a là un curieux enchaînement de circonstances.

Le ministre des Travaux publics aurait dû être très prudent nonobstant le fait que M. Greenshields était son avocat. Ce M. Greenshields a acheté les obligations de la compagnie vers ce temps-là, ou avant que l'arrangement fût conclu avec le gouvernement. Les relations de M. Greenshields avec le gouvernement étaient notoires ; tout l'ensemble des négociations au sujet de ce chemin prouve la déclaration que j'ai faite en cette Chambre, savoir : que cette affaire sentait la corruption pour ne pas dire plus.

Le chemin aurait pu être acheté, et construit et prolongé pour une somme beaucoup moindre que celle que le ministre des Chemins de fer et Canaux a payée. Il avait tellement honte de son propre marché, fait en 1897, qu'il a été obligé de conclure une nouvelle convention qui a été plus avantageuse pour le pays au montant de \$700,000. Les faits le prouvent.

M. HAGGART.

L'honorable ministre a eu recours à une argutie et il a dit : Oh ! mais les \$1,600,000 ne représentent que \$40,000 par année. Et cependant, le pays sait, disait-il, que moyennant \$64,000 par année, durant quatre-vingt-dix-neuf-ans, il peut avoir une valeur d'environ \$2,100,000. Nous l'achetons, nous le payons, et nous pouvons l'avoir pour cette somme.

A part cela, il y a \$123,000 de la subvention que l'honorable ministre dit qu'il ne pouvait contrôler d'après la première convention. Il a, dit-il, complètement acheté le chemin pour \$2,100,000. Que vaut l'argument à l'effet qu'il a adopté plus tard l'acte des subventions pour donner ces \$100,000 ?

L'opération porte en elle-même le cachet de la corruption. Il n'y a que deux tranchants au dilemme : ou les hommes qui ont fait cette convention dans le but de construire ce chemin ou pour l'acquérir sont une bande de fous, ou ils l'ont faite moyennant considération.

Le pays pourra en tirer la conclusion qu'il voudra. Je traiterai peut-être cette question un peu plus au long, mais avant tout je veux attirer votre attention sur un autre sujet qui peut être pire que celui dont je vous parle au moment actuel.

Vers le même temps, une convention a été faite avec le chemin de fer le Grand Tronc dans le but d'obtenir un raccordement à la gare de Sainte-Rosalie, le droit de passage sur le pont Victoria et le terminus dans la ville de Montréal. En vertu du premier arrangement le gouvernement devait payer \$140,000 pour cette considération. Il devait payer pour la moitié des améliorations qui devaient être faites.

La Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc avait le droit de recevoir du gouvernement la promesse de ce montant, plus 5 pour 100 d'intérêt par année sur cette somme ; chacun sait que l'obligation du gouvernement, portant 5 pour 100 d'intérêt, se vendrait facilement à une forte prime sur les marchés monétaires de l'univers. De sorte que, non seulement elle devait être payée pour la moitié des améliorations faites, mais elle devait être payée en obligations ou garanties portant 5 pour 100 d'intérêt.

L'arrangement fait alors était à l'effet que nous devions être demi-propriétaires du chemin, de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, de trente-deux milles de longueur, et que nous devions avoir l'usage du pont Victoria, et ce que l'honorable ministre (M. Blair) appelle l'utilisation des termini du chemin de fer du Grand Tronc depuis l'extrémité du pont jusqu'à Montréal.

Or, quel est le changement qui a été fait dans la convention avec la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc ? Nous payons une certaine somme par année pour l'usage de la propriété que je viens de décrire. Nous ne paierons pour l'usage des termini, dans la ville de Montréal et sur les améliorations faites sur ces termini,