

Aucun autre chemin dont les wagons pénétrèrent à Montréal ne jouissent de conditions aussi favorables que celles que l'arrangement obtenu par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux procure à l'Intercolonial.

En outre, il y a encore la concession concernant la livraison du trafic à Montréal et l'exclusion du Grand Tronc de la Pointe Lévis, dont il est fait mention à la page 62.

Ainsi, considérant la situation en présence de laquelle s'est trouvé l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, et la manière dont il a tâché de conduire et dont il a conduit ses négociations, le résultat de celles-ci devraient, je pense, convaincre tout esprit droit, impartial et modéré que le meilleur arrangement possible a été fait dans les circonstances.

Mais les membres de la droite semblent ne rien voir de tout cela. Ils ont tenté d'introduire dans le débat les choses les plus inapplicables et les plus étrangères à la question, comme lorsqu'ils ont parlé d'achat de journal, de pots de vin, traînant dans la discussion et le nom de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), et le nom de ses fils, et le nom de M. Greenshields, et essayant de détourner le sujet par des moyens de cette nature.

Les membres de la gauche essaient d'en imposer au public en adoptant le genre d'argumentation auquel ils se sont attachés dans cette discussion. Ces messieurs peuvent considérer honnête, eux, cette méthode de discussion consistant à faire des déclarations fausses et étrangères au sujet qui fait l'objet du débat, mais je suis surpris que les membres composant la minorité du Comité d'enquête aient fait un rapport reflétant les mêmes méthodes.

C'est là un point dont je m'occuperai tout à l'heure.

Ceux qui composaient la compagnie du chemin de fer du comté de Drummond ont été traînés devant la Chambre et exposés aux yeux du pays à titre d'hommes coupables d'avoir essayé de disposer malhonnêtement de ce chemin. Voyons si ces hommes sont malhonnêtes. Je mentionnerai aux membres de la gauche l'honorable député de Compton (M. Pope), homme dont je respecte l'opinion au même degré que celle d'aucun des membres de la gauche. Je ne parle pas ainsi parce qu'il a eu le courage, sur cette question, de se prononcer franchement comme il l'a fait. C'est un homme qui en sait plus sur cette matière que tout autre membre de la gauche, et peut-être plus que tout membre de la droite. Or, que dit-il au sujet de ces hommes, et je signalerai aux membres de la gauche la preuve rapportée à la page 141 du rapport, ainsi que le discours de l'honorable député (M. Pope), tel que rapporté à la page 4312 (version anglaise) des "Débats" de 1897 ?

Voyons ce que l'honorable député de Compton dit au sujet de ceux qui composaient la

compagnie du chemin de fer de Drummond, de ces hommes qui auraient payé des pots de vin à des membres du cabinet, leur achetant des journaux et les dégradant, et qui auraient fait toutes sortes de choses de cette nature :

J'ai entendu faire certaines remarques au sujet de ceux qui sont concernés dans le chemin de fer du comté de Drummond, j'ai entendu faire de fortes critiques sur leur compte, et peut-être est-il seulement naturel que dans une lutte aussi vive que promet de l'être celle-ci, on fasse de semblables remarques ; mais connaissant ces messieurs en personne depuis des années, je dois attester de leur honneur et de leur droiture. Je les connais depuis des années, et jamais je n'ai connu rien de deshonorant à leur égard ni à l'égard d'institutions dans lesquelles ils étaient intéressés. On dit qu'ils vont faire de l'argent. Eh bien ! supposons-le ; il faut dire que ce serait un groupe d'insensés s'ils avaient placés leurs capitaux dans un chemin, s'ils avaient engagé leur crédit dans la mesure que je sais, qu'ils l'ont fait nonobstant ce qu'on a pu dire au contraire en chambre, pour obtenir des fonds suffisants pour faire arriver le chemin à un état d'achèvement satisfaisant, sans s'attendre à une juste rémunération de leur entreprise. Je ne crois pas—ça peut-être être moi faible de ne pas être croyant—que ce qui reviendra à ces messieurs en cette affaire, après que tout sera payé dépasse ce qui constituerait une juste compensation.

Voilà ce qu'a dit M. Pope.

Je n'ai pas besoin de rien ajouter relativement à la position de ces hommes, mais je mentionnerai particulièrement les arrangements et les relations intervenus avec eux. Si l'on veut tourner la page 16, on verra les relations que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a eues avec eux, ainsi que le temps auquel elles ont eu lieu.

On insinue que toute l'affaire de l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond par le gouvernement a été montée et préparée, et secrètement suggérée à certains membres du gouvernement actuel, par les gens de ce chemin de fer. Or, voici ce que l'honorable ministre des Chemins de fer dit sur ce point :

L'arrangement intervenu avec le Grand Tronc, comme vous le savez, s'est scellé à raison de \$140,000, et ce contrat n'a pas été approuvé par le parlement. L'arrangement fait avec le chemin de fer du comté de Drummond l'était à raison d'un loyer annuel de \$70,000. Nous estimions que le chemin complété jusqu'à Chaudière comme nous l'exigions, vaudrait au moins \$1,600,000. L'intérêt de ce montant à 4 pour 100 équivalait à \$64,000, et les \$6,000 concernant le prolongement jusqu'à Chaudière formeraient \$70,000. Le contrat que nous avons passé avec le Drummond, comme le démontreront les documents (ces documents ont été produits en Chambre, et je puis en produire une autre copie, si vous le voulez), avait pour objet la construction et l'achèvement complet du chemin depuis Moose-Park jusqu'à Chaudière, soit une distance de 43 milles en chiffres ronds, suivant le modèle parfait du chemin de fer Intercolonial.

Q. Quelle est la longueur de ce prolongement ? R. 42, 60 ou 70 milles, soit, en chiffres ronds 43 milles. Nous leur demandions de construire cette partie de la ligne avec des lisses ne pesant pas moins de 70 livres par verge de longueur. Et nous exigeons l'adoucissement de certaines rampes et certaines améliorations de l'ancienne partie de la ligne. Tout cela était stipulé dans le contrat du Drummond. Un crédit fut