

CANADA
Province de Quebec

COMMISSION ROYALE

ENQUETE

CONCERNANT LE

CHEMIN DE FER Q. M. O. & O.

VOLUME III

Preuve Testimoniale.

QUÉBEC :
IMPRIMERIE DE JOS.-G. GINGRAS & C^{IE}

1887

ENQUETE
re
LE Q. M. O. & O.
Preuve Testimoniale.

CANADA, PROVINCE DE QUEBEC

COMMISSION ROYALE.

ENQUÊTE

Concernant le Chemin de Fer Q. M. O. & O.

LE TRENTIÈME JOUR DE SEPTEMBRE 1885.

Present : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de GEORGES DESJARDINS, *de la ville de Lévis, membre de la Législature Provinciale pour le comté de Montmorency dans le District de Québec, âgé de plus de 21 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Depuis quand représentez-vous le comté de Montmorency ?

R. Depuis le deux (2) décembre mil huit cent quatre-vingt-un (1881), depuis les dernières élections générales.

Q. Avant d'être en chambre, vous avez été dans le journalisme ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous vous êtes occupé des affaires publiques ?

R. Oui, Monsieur. J'ai pris une part assez active au mouvement politique.

Q. Pendant quelques années ?

R. Pendant quelques années.

Q. Étiez-vous dans le journalisme lorsque le gouvernement s'est chargé de la construction du chemin de fer du nord ?

R. J'étais dans le journalisme à cette date-là, parce que je suis entré à la rédaction du *Canadien*, ici à Québec, dans l'été de mil huit cent soixante-quinze (1875). Je puis ajouter que la question de la construction du chemin de fer du nord par le gouvernement provincial ou la politique du gouvernement provincial sur la question de la construction du chemin de fer du nord a été décidée à la session suivante.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet du changement de tracé de la ligne entre Maskinongé et Terrebonne, qui a été adopté plus tard en

neuf (19) janvier mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), qui se termine par le paragraphe suivant : "La compagnie, comprenant la nécessité d'avoir son principal terminus de l'Est à Montréal, conclura, l'occasion s'en présentant, des arrangements avec tous chemins de fer existant actuellement ou à l'état de projet pour le trafic entre ce point et la ligne principale. Il n'a jamais été question pour la compagnie d'avoir des intérêts dans aucun chemin de fer projeté à l'est ou au sud de Montréal, à l'ouest de Perth." J'en suis venu à la conclusion alors, comme je l'ai dit dans le temps, que la Compagnie du Pacifique, vu les grandes opérations financières qu'elle aurait à tenter sur le marché monétaire pour la construction du chemin de fer du Pacifique, ne désirait pas se charger d'obligations qui pouvaient lui être onéreuses pour plusieurs années peut-être. Ce qui s'est passé depuis me paraît fortement confirmer l'opinion que je m'étais faite dans le temps, parceque ce n'est qu'après plus de trois (3) ans d'efforts constants, que la transaction pour le transfert du chemin de la rive Nord de St Martin à Québec a pu être terminée avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique.

En l'absence d'une proposition régulière et officielle de la Compagnie du Pacifique pour l'achat du chemin de fer en entier, il restait alors à la Chambre à considérer, si le gouvernement avait accepté de toutes les propositions qui lui avaient été faites, les plus avantageuses. J'ai cru et je crois encore qu'il était de sage politique, puisque nous ne pouvions pas vendre tout le chemin à la Compagnie du Pacifique, d'accepter sa proposition pour l'achat de la partie Ouest, qui avait pour résultat de fixer le terminus de sa voie ferrée dans la province de Québec, sur les rives mêmes du St-Laurent, et d'accepter la seule proposition qui avait été faite séparément pour l'achat de la partie Est par la Compagnie du Chemin Fer du Nord. Quant à l'avantage financier, qui pouvait en résulter pour la province de Québec, la chambre débarassait le trésor provincial de difficultés financières, qui me paraissaient inévitables, si le gouvernement continuait lui-même l'exploitation du chemin de fer.

Q. Le gouvernement de la province de Québec aurait-il pu exercer quelque influence ou pression sur le Syndicat du Pacifique pour l'amener à acheter la Section-Est ?

R. Je ne vois pas quelle influence le gouvernement de la province de Québec pouvait exercer sur la Compagnie du Pacifique pour la décider à faire une transaction, que évidemment elle aurait cru désavantageuse pour elle.

Q. Connaissez-vous quelque chose des arrangements conclus entre la Compagnie du chemin de fer de la rive-Nord et le Grand-Tronc, subséquemment à la vente ?

R. Je ne connais que le marché fait entre la compagnie du chemin de fer de la rive Nord et la compagnie du Grand-Tronc ; je n'en connais que ce que l'on peut lire dans le volume des Statuts du Canada, 46 Victoria Chapitre 54.

Q. Pouvez-vous apprécier les profits qui ont pu être réalisés par la compagnie du chemin de fer du Nord en vertu de ces arrangements ?

R. J'ai plusieurs fois lu très attentivement l'arrangement intervenu entre le chemin de fer de la rive Nord et le chemin de fer du Grand-Tronc, et je trouve qu'il est bien difficile de dire s'il y a eu ou s'il n'y a pas eu de profits dans cette transaction. Je vois que la base de toute la transaction était une émission de bons de débentures au montant de vingt-cinq mille piastres, (\$25,000.00) par mille pour deux-cent-neuf (209) milles de chemin de fer, deux-cent-neuf (209) milles de voie ferrée. Cette émission de débentures était autorisée par la charte constituant la compagnie du chemin de fer du Nord, et je ne me rappelle pas que personne dans la Chambre se soit opposé à cette clause-là, le gouvernement ayant toujours la première hypothèque sur le chemin pour sa créance. C'était autoriser la compagnie à emprunter de l'argent pour payer, plus tôt qu'elle n'y était obligée par le contrat, la créance du gouvernement, si elle croyait plus avantageux pour elle de le faire et aussi pour se procurer l'argent nécessaire pour l'exploitation, ou plutôt, pour le parachevement des travaux du chemin de fer et surtout des travaux qu'elle s'était engagée à faire dans son contrat. Il me semble que le profit possible de cette transaction dépendait de la négociation plus ou moins avantageuse des bons sur le marché. Autant que j'ai été informé par tout ce qui a été dit, ces débentures n'ont jamais pu trouver d'acquéreur. Il n'est pas à ma connaissance que personne ait voulu en acheter, au contraire elles sont restées-là après tous les efforts tentés pour les vendre. Il faudrait aussi connaître les sommes dépensées depuis par la compagnie pour parachever le chemin, et si en réalité elle a pu retirer de l'exploitation du chemin de fer un revenu net suffisant pour payer les intérêts annuels au gouvernement; je n'ai pas de renseignements sur ce point et je ne suis pas en mesure de vous dire ce qui en est.

Q. Quelle est votre opinion sur l'augmentation de valeur que le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental pouvait prendre subséquemment à la vente par le seul laps de temps écoulé depuis, sans tenir compte des travaux qui auraient pu être complétés sur ce chemin ?

R. Il m'a toujours semblé que l'augmentation de la valeur commerciale du chemin devait surtout dépendre de la somme de trafic qu'il serait possible de lui obtenir des réseaux de chemin de fer à l'Ouest. Le laps de temps seul, dans mon opinion, n'aurait pas, ou que bien peu, ajouté à la valeur commerciale du chemin sans ce trafic; même en ajournant la vente, il me semble aussi qu'il y avait ce danger que la compagnie du Pacifique, dont la politique, comme l'indique le paragraphe de la lettre du secrétaire de la compagnie, que j'ai citée il y a un instant, dont la politique, dis-je, était alors d'avoir son principal terminus de l'Est à Montréal, ne prolongeât son chemin jusqu'au St-Laurent, jusqu'à Montréal par une nouvelle ligne, qui aurait été rivale de celle du gouvernement de la province entre Ottawa et Montréal, ce qui pouvait—naturellement—en diminuer considérablement la valeur commerciale. Peu de temps après la vente du chemin de fer du Nord, par exemple, la ligne du Canada Atlantique, entre Ottawa et le Côteau, à quelques milles de Montréal, a été livrée à l'exploitation.

Q. Est-ce une ligne rivale ?

R. Elle a certainement fait une rude concurrence à la Compagnie du Pacifique, comme ont pu le constater tous ceux qui ont voyagé sur le chemin, pour le trafic entre ces deux points, entre Montréal et Ottawa. Si la Compagnie du Pacifique, comme elle aurait eu le droit de le faire, s'était assuré jusqu'à Montréal une ligne indépendante de celle du gouvernement de la province de Québec, il est évident que le chemin de fer du Nord Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, ainsi réduit à la seule exploitation du trafic local, aurait plutôt diminué qu'augmenté en valeur commerciale.

Q. Et le gouvernement n'aurait jamais retiré autant qu'il a retiré par le prix de vente ?

R. Je suis bien convaincu qu'en de semblables circonstances, le gouvernement de la province de Québec n'aurait pas pu retrouver la somme qu'il a obtenue pour la vente du chemin de fer en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

Q. Connaissez-vous quelque chose à propos des lignes de St-Lin et de St-Eustache ? Je voudrais savoir si le gouvernement a contribué pour quelque chose dans leur construction, autrement que par les subventions ordinaires qu'il faisait aux chemins de fer ?

R. Je ne connais rien autre chose que ce que les documents officiels nous ont dit.

Q. On a prétendu que l'on avait vendu ces deux embranchements au Pacifique pour l'avantage des propriétaires ou des porteurs de bons, dont l'un se serait trouvé le beau-père de M. Chapleau ?

R. Je ne connais rien allant à prouver cette accusation.

Q. Pourriez-vous nous dire quelles ont été les raisons qui ont déterminé cette vente-là ?

R. Il m'a paru dans le temps, comme il me paraît encore, que le gouvernement vendant à la Compagnie du Pacifique la partie Ouest du chemin de fer du Nord, il était de l'intérêt public que la Compagnie du Pacifique achète ces deux lignes d'embranchement, parceque je crois que l'expérience prouve qu'il est mieux que l'exploitation d'un réseau aussi étendu de chemin de fer se fasse par la même compagnie. Je suppose que la Compagnie du Pacifique préférerait, en achetant ces embranchements, se charger elle-même d'en faire l'exploitation, plutôt que d'avoir à subir les ennuis d'arrangements de trafic avec une couple d'autres compagnies, et je pense que c'était aussi dans l'intérêt des localités traversées par ces lignes de chemin de fer. L'on veut que l'obligation imposée à la Compagnie du Pacifique d'acheter ces deux embranchements ait fait perdre un montant d'argent au gouvernement sur le prix payé pour la section Ouest, quoique je ne puisse pas comprendre pourquoi la Compagnie du Pacifique aurait consenti à payer plus cher pour la partie Ouest, si elle n'avait pas acheté les embranchements qui devaient toujours lui donner un trafic additionnel, cela me paraît évident.

Q. Vous n'êtes pas sans savoir qu'on a accusé un certain nombre de députés d'avoir voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, moyennant considération, soit en argent, soit en avantages ou promesses

quelconques. Voulez-vous nous dire si vous connaissez quelques faits de nature à nous renseigner sur cette accusation ?

R. Je ne connais aucun fait.

Q. Et connaissez-vous aucun député, dont le vote ait pu être influencé par de l'argent ou autre chose ?

R. Je ne connais aucun député, dont le vote ait été influencé de cette manière ou d'aucune autre manière indue.

Quant à moi personnellement, lorsque pour remplir mes devoirs de député, j'ai appuyé de mon vote et de ma parole la politique de la vente du chemin de fer du Nord que je croyais la plus avantageuse pour la province de Québec, je l'ai fait au prix du sacrifice de mes intérêts personnels et de ceux de ma famille, sacrifice dont je souffre encore.

Q. Connaissiez-vous quelque chose à propos du règlement de la Cité de Québec ?

R. Rien que ce que j'ai pu en connaître par les documents officiels sur ce sujet.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je soussigné, sténographe assermenté, certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

LE DIX-HUITIÈME jour de Novembre 1885

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de JOSEPH BOUCHARD, *journaliste, de la Cité de Québec, dans le district de Québec, âgé de au delà de 21 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes l'un des rédacteurs du *Journal de Québec* ?

R. Oui.

Depuis combien d'années ?

R. Depuis mil huit cent soixante-seize (1876,) mais il y a eu une interruption ; j'ai occupé la même charge à l'*Éclaireur* durant près de deux ans, j'avais été auparavant employé à la rédaction du *Journal de Québec*, je suis dans la presse depuis bien longtemps, je suis membre de la presse depuis mil huit cent soixante-trois (1863.)

Q. En mil huit cent quatre-vingt-deux et mil huit cent quatre-vingt-trois [1882-1883] vous étiez au *Journal de Québec* ?

R. Oui

Q. Si je ne me trompe pas, vous avez écrit dans le *Journal de Québec* des articles au sujet du règlement intervenu entre la Corporation de la Cité de Québec et le Gouvernement, et ce, postérieurement à la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Oui.

Q. Alors vous avez étudié spécialement les détails de ce règlement-là ?

R. Oui.

Q. Veuillez dire comment vous appréciez ce règlement, et à qui il a profité dans votre opinion ?

R. Je crois qu'il a été avantageux pour toutes les parties intéressées, sans vouloir me prononcer s'il a été le meilleur dans les circonstances.

Q. Pouvez-vous entrer dans quelques détails ?

R. Après avoir pris connaissance des documents officiels, qui se trouvent renfermés dans le rapport du commissaire des chemins de fer pour l'année mil huit cent quatre-vingt-deux, mil huit cent quatre-vingt-trois (1882-1883), voici les conclusions auxquelles je suis arrivé : Par ce règlement la Corporation de Québec a cédé au gouvernement de la province de Québec le terrain du Palais, y compris les constructions sus érigées, le tout estimé à quatre cent quatre-vingt-sept mille piastres [\$487,000.00] ; la Corporation de Québec a de plus cédé tout le hâvre, y compris les quais, estimé à cent mille piastres [\$100,000.00]. Ces deux items réunis forment la somme totale de cinq cent quatre-vingt-sept mille piastres [\$587,000.00.]

La Corporation a de plus donné au gouvernement des débentures au montant de cent quarante-trois mille piastres [\$143,000.00] qui sont le premier paiement qu'elle avait à faire sur sa souscription pour la construction du chemin de fer du Nord ; elle a de plus cédé des débentures pour un montant de deux cent vingt mille piastres (220,000.00), comme acquittement pour sa souscription au dit chemin de fer du Nord par le statut de mil huit cent-soixante-dix (1870). Il a aussi été payé au gouvernement une somme de cinquante mille piastres (\$50,000.00. Le gouvernement se trouve donc à avoir reçu ainsi de la Corporation de Québec, pour un million de piastres.

D'un autre côté le gouvernement a donné en retour à la corporation : le parc à bois du Palais, estimé à cent vingt mille piastres (\$120,000.00) ; le gouvernement a payé aussi à la corporation de Québec soixante-quinze mille piastres (\$75,000.00) pour son hâvre y compris les quais. De plus, le gouvernement s'est engagé, par ce règlement, à déplacer la voie du chemin de fer du Nord dans la rue Prince-Edouard, à terminer la rue St-André, à prolonger le chemin de fer sur la rue Dalhousie jusqu'au quai Allan, et à étendre le chemin de fer du Nord sur la jetée Louise jusqu'à eau profondes, pour une somme de deux-cent vingt mille piastres (\$220,000 00). De plus, le gouvernement a acquitté la corporation de son emprunt municipal, ce qui représente une somme de trente-sept mille piastres [\$37,000.-00]. Le total de ces différents montants s'élève à la somme de quatre cent cinquante-deux mille piastres [\$452,000]. Si je soustrais cette somme du montant fourni par la corporation, je trouve que celle-ci n'a donné que

cinq cent-quarante-huit mille piastres]\$548,000], de plus qu'elle n'a reçu du gouvernement.

Q. Vous mentionnez une somme de quatre cent quatre-vingt-sept mille piastres [\$487,000] comme valeur des terrains du Palais, n'est-ce pas plutôt une somme de trois cent soixante-sept mille piastres [\$367,000] ?

Je constate dans le rapport du commissaire des chemins de fer, que j'ai déjà mentionné, à la page vingt-quatre [24], que la somme de trois cent soixante-sept milles piastres [367,000] est donnée comme valeur de la propriété du Palais ; mais je trouve que ce chiffre ne s'accorde pas avec celui, qui est donné à la page quatre-vingt-treize (93), du même rapport. Cette page quatre-vingt-treize contient un document officiel de la corporation, déclarant qu'en mil huit cent soixante-dix-neuf (1879) MM. Joseph Hamel, J. G. Ross et S. Peters ont agi comme arbitres pour évaluer la propriété du palais, et qu'ils ont fixé sa valeur à une piastre le pied. Le paragraphe, qui suit cette déclaration, nous dit que le terrain ainsi cédé par la corporation vaut quatre cent cinquante-sept mille piastres (457,000), ce qui indique qu'il y aurait quatre cent cinquante-sept mille pieds, et le marché, qui s'y trouve, trente mille piastres (\$30,000), ce qui fait un total de quatre cent quatre-vingt-sept mille piastres (487,000).

Q. Alors les états inclus dans le rapport du Commissaire des chemins, de fer sont erronés ?

R. Oui, en ce qui concerne ce chiffre de trois cent soixante-sept mille piastres (\$367,000).

Je crois devoir ajouter, qu'en considération des trente-sept mille piastres (\$37,000) que j'ai mentionnées pour la dette municipale, la corporation se trouve libérée virtuellement d'une dette de quatre-vingt-sept mille piastres [87,000], y compris l'intérêt pendant un grand nombre d'années. J'ajouterai aussi que, lorsque j'ai mentionné cent mille piastres (100,000) comme étant la valeur du Hâvre du Palais, y compris les quais, je n'ai fait qu'indiquer une estimation approximative, faite par autorité municipale, mais cette estimation a été réduite à soixante-quinze mille piastres [75,000], par un compromis entre les parties contractantes.

Q. Voulez-vous dire quelle est votre opinion sur le règlement intervenu entre le gouvernement de la province de Québec et le Syndicat du chemin de fer du Nord ?

Q. Dans ce règlement, d'après ce que j'ai pu voir par le même rapport du Commissaire des chemins de fer, la Compagnie du chemin de fer du Nord, ou le Syndicat, a reçu les terrains du Palais, que j'ai estimés plus haut à quatre cent quatre-vingt-sept mille piastres [487,000], de plus le Hâvre du palais, estimé à soixante-quinze mille piastres [75,000] et aussi une somme de deux cent vingt mille piastres [220,000] en débentures de la corporation de Québec ; et la même compagnie du chemin de fer du Nord s'est obligée à exécuter des travaux pour une somme de six cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres [698,000], tel que mentionné dans la deuxième cédula attachée au contrat de vente. Je vois aussi dans le contrat de vente que la Compagnie du chemin de fer du Nord s'obligeait à payer au gouvernement cinq cent mille piastres [500,000], lors de la

livraison du dit chemin, en échange du transport fait par le gouvernement de tous ses droits contre la corporation de la cité de Québec, relativement au chemin de fer, et de la livraison des débentures de la Corporation de Québec, données à compte de sa souscription au montant de quatre cent mille piastres \$400,000 ; d'où il suit qu'il y a à-peu-près égalité entre ce que la Compagnie du chemin de fer du Nord a reçu du gouvernement, et ce qu'elle s'est engagée à lui donner en retour.

Q. Est-ce que le Syndicat, ou la Compagnie du chemin de fer du Nord n'est pas acquittée de cinq cent mille piastres [500,000] par l'effet du règlement, de cinq cent mille piastres [500,000] qu'elle s'était obligée de payer par la clause dix-sept [17] de son contrat ?

R. J'ai toujours compris que la Compagnie se trouvait acquittée de cette obligation là.

Q. Ne pensez-vous pas aussi qu'avant le règlement, en vertu du contrat, la Compagnie du chemin de fer du Nord était tenue d'exécuter les travaux que vous avez mentionnés, sauf le prolongement de la voie sur la rue Dalhousie, qui ne lui aurait été imposée que par le règlement ?

R. Je vois par la cédute " B " annexée au contrat, que le prolongement de la voie sur la rue Dalhousie n'est pas mentionné, les autres travaux que j'ai indiqués il y a un instant y sont mentionnés.

Q. Avez-vous autre chose à ajouter au sujet de ce règlement ?

R. Je n'ai rien autre chose à ajouter.

Q. Vous ne connaissez rien au sujet de l'administration du chemin de fer du Nord par M. Sénécal ?

R. Non.

Q. Vous n'avez aucune information à donner au sujet de la vente ?

R. Non.

Et le témoin ne dit plus rien.

JOS. ROY,
Sténographe.

LE DIX-NEUVIEME JOUR DE NOVEMBRE 1885.

PRESENT : L'HONORABLE A. B. ROUTIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de CHARLES SAMSON, *de la Cité de Québec, Marchand, dans le District de Québec, âgé de 72 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous avez fait partie du Syndicat qui a acheté le chemin de fer du Nord du gouvernement ?

R. Oui, monsieur.

Q. En mil huit cent quatre-vingt-deux [1882] ?

R. Oui, monsieur.

Q. Pour quel montant étiez-vous actionnaire du chemin de fer du Nord ?

R. Pour vingt mille piastres [20,000.00].

Q. Etes-vous entré dans le Syndicat avant l'achat du chemin de fer ?

R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous pris part aux négociations, qui ont dû avoir lieu entre le gouvernement et les membres du Syndicat, avant le contrat ?

R. Non, monsieur.

Q. Ce n'est pas vous qui avez fait ces démarches ?

R. Non, monsieur.

Q. Quels sont les membres du Syndicat qui négociaient avec le gouvernement ?

R. Monsieur Sénécal et plusieurs autres, je ne me rappelle pas.

Q. Connaissiez-vous quelque chose, de ce qui s'est passé entre les ministres représentant le gouvernement et les membres du Syndicat du chemin de fer du Nord, avant le contrat ?

Non, monsieur.

Q. Vous ne connaissez rien non plus de ce qui s'est passé entre eux avant la législation, qui a ratifié le contrat en question ?

R. Non, monsieur.

Q. Quel montant avez-vous payé sur vos parts ?

R. J'ai payé vingt mille piastres [\$20,000.00].

Q. Vous avez tout payé alors ?

R. Oui, monsieur, par un chèque sur la banque de Montréal.

Q. Avez-vous tout payé ou seulement cinquante [50] pour cent ?

R. J'ai payé seulement cinquante [50] pour cent, je pense.

Q. Alors vous aviez des actions pour quarante mille piastres (\$40,000.00.)

R. Oui, monsieur, j'ai payé les vingt mille piastres (20,000.00) le vingt-sept (27) de juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

Q. Est-ce que les actions de la Compagnie du chemin de fer du Nord n'étaient pas seulement de cent piastres (100.00), au lieu de mille piastres (\$1000.00) ?

R. J'ai toujours entendu dire que c'était mille piastres (1000.00), quoique j'aie vu dans les journaux, de ce temps-là, que les parts n'étaient que de cent piastres (\$100.00).

Q. Dans tous les cas, vous aviez pris des parts pour un montant de quarante mille piastres (\$40,000.00) ?

R. Oui, monsieur.

Q. De sorte que si les parts étaient de cent piastres (\$100.00) c'étaient quatre cents parts, que vous aviez prises ?

R. Oui, monsieur, quatre cents (400) parts à cent piastres (\$100.00).

Q. Quand vous avez souscrit ces actions à la Compagnie du chemin de fer du Nord, considériez-vous que vous faisiez une bonne affaire, une bonne spéculation ?

R. Pas trop.

Q. Vous aviez des doutes là-dessus ?

R. J'avais des doutes, mais je pensais que cela paierait par là suite.

Q. Considérez vous que vous payiez un bon prix pour le chemin de fer du Nord ou que vous l'achétiez à très bon marché ?

R. Je considérais qu'on l'achetait à très bon marché, vu le prix qu'il coûtait.

Q. Vu le prix coûtant ?

R. Oui, monsieur.

Q. Aviez-vous quelque idée de la valeur réelle du chemin de fer ?

R. Oui, monsieur, à peu près.

Q. Considérez-vous qu'il valait le prix coûtant ?

R. Oui, monsieur, je pense qu'il valait le prix coûtant.

Q. Savez-vous quel était le prix coûtant du chemin de fer ?

R. Je ne me souviens plus de cela.

Q. A peu près ?

R. Sept millions, à peu près, je pense ; dans ce temps là je le savais bien, mais cela m'est parti de l'idée.

Q. Entendez-vous parler de la Section-Est seulement ou de tout le chemin ?

R. De tout le chemin.

Q. Vous avez gardé vos actions, pendant combien de temps ?

R. Je les ai gardées depuis ma souscription jusqu'au mois de mars mil huit cent quatre-vingt-trois (1883).

Q. En mars mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), vous les avez vendues ?

R. Oui, monsieur, je les ai vendues, au mois de mars mil huit cent quatre-vingt-trois (1883).

Q. A qui les avez-vous vendues ?

R. Je les ai revendues à monsieur Sénécals, en mars mil huit cent quatre-vingt-trois (1883). Il m'a donné quinze cents piastres, (\$1500.00), par un marché, un compromis et il devait me payer la balance dans le mois de mai, mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), par ce compromis j'entends dire qu'il était convenu entre monsieur Sénécals et moi, que s'il ne me payait pas, dans le mois de mai mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), je garderais les quinze cents piastres (\$1500.00) et mes actions. En mai mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), j'aurais pu rigoureusement garder mes actions et les quinze cents piastres (\$1500.00), parce qu'il ne m'a pas payé au temps fixé ; mais il m'a payé un peu après cela et j'ai consenti à signer le transfert de mes parts.

Q. De sorte que la somme de quinze cents piastres (1500.10) est le seul bénéfice que vous avez retiré ?

R. Non, monsieur, j'ai retiré de plus quatre mille piastres (4,000.00), c'est-à-dire que j'ai retiré en tout vingt-cinq mille cinq cents piastres (\$25,500.00) pour mes parts.

Q. Quand vous avez payé vos vingt mille piastres (20,000.00) pour vos actions, vous a-t-on demandé autre chose ?

R. Non, monsieur.

Q. Pour dépenses préliminaires ?

R. Oui, monsieur, un autre versement, mais je ne l'ai pas fait.

Q. C'était pour dépenses ?

R. On m'a demandé quelque chose de même, mais je n'ai pas voulu.

Q. Vous rappelez-vous quel montant c'était ?

R. C'était encore six ou sept mille piastres.

Q. Vous ne savez pas au juste le montant ?

R. Non, monsieur, je ne me rappelle pas au juste, mais j'ai refusé de payer la somme que l'on me demandait.

Q. Vous ne savez pas pourquoi était cette somme que l'on vous demandait ?

R. Non, monsieur.

Q. Pendant que vous avez possédé vos actions, vous n'avez retiré aucun dividende ?

R. Non, monsieur.

Q. Savez-vous pourquoi vous n'en avez pas retiré ?

R. Non, monsieur.

Q. Savez-vous si vous auriez pu en retirer ?

R. Je ne pense pas par rapport que les dépenses absorbaient les revenus.

Q. Vous avez dit tantôt, que vous aviez cessé de faire partie du Syndicat, parceque vous consideriez la chose cumme une entreprise risquée ?

R. Oui, monsieur.

Q. Voulez-vous nous dire qu'est-ce qui vous faisait considérer la chose comme risquée ?

R. C'est moi-même, c'était une opinion que je m'étais formée, quoique les autres disaient que cela paierait.

Q. Vous pensiez que cela ne paierait pas ?

R. Oui, monsieur.

Q. Dans le cours ordinaire de vos affaires, avec un capital de vingt mille piastres (20,000.00) faites-vous autant de bénéfice que cela pendant un an ?

R. Non, monsieur, on ne fait pas cela ; cela fait trente-cinq (35) à quarante (40) pour cent ; on ne fait pas cela ; quand on fait à peu près, la moitié, c'est encore bon.

Q. Avez-vous eu des transactions avec monsieur Sénécals, pendant qu'il était administrateur du chemin de fer du Nord ?

R. Non, monsieur.

Q. Est-ce que vous n'avez pas vendu quelque chose à la compagnie du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, monsieur.

Q. Pendant que monsieur Sénécals était surintendant ?

R. Oui, monsieur, j'avais vendu à monsieur McGreevy ; avant et après cela, ils ont pris quelque chose de moi, mais peu de chose.

Q. Quels effets avez-vous fournis ?

R. De la peinture, du clou, toutes sortes de choses, mais j'ai fourni peu de choses pendant que monsieur Sénécals était administrateur.

Q. Vous a-t-il payé le juste prix ?

R. Oui, monsieur, le prix ordinaire

Q. Connaissez-vous quelque chose sur l'administration du chemin de fer du Nord par monsieur Sénécal ?

R. Non, monsieur.

Q. Connaissez-vous quelque chose des arrangements qui ont été faits entre la Compagnie du chemin de fer du Nord et le Grand-Tronc ?

R. Non, monsieur, du tout.

Q. Connaissez-vous autre chose relativement à cette affaire, du chemin de fer du Nord ?

R. Non, monsieur.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je soussigné sténographe assermenté, certifie que tout ce qui précède est la production fidèle de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

LE DIX-NEUVIÈME jour de Novembre 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de NARCISSE HENRI EDOUARD FAUCHER
de ST-MAURICE, de la Cité de Québec, journaliste et député à l'assemblée Législative pour Bellechasse, dans le District de Québec, âgé de 41 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Je suis député de l'assemblée législative de Québec, depuis le deux décembre mil huit cent quatre-vingt-un. J'étais en chambre lors de la vente du chemin de fer de la Province, j'ai voté en faveur et motivé mon vote par un discours rapporté au Hansard-Desjardins.

Je n'ai pas changé d'opinion depuis, je crois encore que les chemins de fer sont exploités bien plus économiquement par les compagnies particulières que par les gouvernements.

Je n'ai aucune autre raison à donner que celles données dans mon discours.

Q. Il a été dit qu'un certain nombre de députés avait voté en faveur de la vente en considération d'avantages pécuniaires, de promesses, de places, ou de faveurs, voulez-vous nous dire si vous connaissez quelque chose qui soit de nature à justifier une pareille accusation ?

R. Le vingt-huit avril mil huit cent quatre-vingt-deux, M. Stephens a proposé en Chambre, secondé par M. Gagnon ; " Qu'un comité spécial

composé des Honorables MM. Beaubien et Irvine et de MM. Charlebois, Stephens et Thornton soit nommé pour s'enquérir et s'assurer quelles sommes d'argent ont été dépensées par L. A. Sénécal lorsqu'il était au service de la Province de Québec, comme surintendant-général du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, dans le but de favoriser ou d'aider l'élection des membres de cette Chambre. Et aussi de s'enquérir si aucun des membres de cette Chambre a reçu aucune aide pécuniaire sous forme de prêt d'argent, ou autrement, du dit Louis A. Sénécal pour les fins de leur élection comme membre de cette Chambre avec pouvoirs d'envoyer quérir personnes et papiers. " C'est comme cela que j'ai connu l'accusation et je me rappelle que cette proposition souleva l'indignation de tous mes collègues. Nous eûmes une séance très-orageuse, pour ma part j'ai protesté très énergiquement. La proposition de messieurs Stephens et Gagnon n'eut pas de suite.

Aujourd'hui que j'ai l'occasion d'y revenir, je déclare sous serment, et pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, je fais cette déclaration dans les termes mêmes de la motion de messieurs Stephens et Gagnon, que comme membre de l'Assemblée Législative, je n'ai reçu aucune aide pécuniaire sous forme de prêt d'argent, ou autrement, de Louis A. Sénécal, pour les fins de mon élection comme membre de la Chambre, et j'ajouterai de plus : le vote que j'ai donné sur le chemin de fer du Nord a été motivé par l'intérêt public et je n'ai été guidé sur ce vote que par ma conscience.

Je ne connais aucun député dont le vote ait été influencé sur cette question par aucune considération d'intérêt privé et personnel, et si j'en avais connu un, j'aurais été le premier à la dénoncer à la vindicte publique.

Je n'ai rien connu de l'administration de M. Sénécal.

La présente déposition étant lue au témoin, il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité et a signé.

FAUCHER DE ST-MAURICE.

Assermenté devant moi,
à Québec, ce 11 décembre 1885. }

A. B. ROUTHIER,
C. R.

LE VINGTIÈME JOUR DE NOVEMBRE 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de L'HONORABLE THEODORE PAQUET, *de la Cité de Québec, Shérif, dans le District de Québec, âgé de 35 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous avez été député à l'assemblée législative de la Province de Québec pendant plusieurs années ?

R. Oui, monsieur, pendant plusieurs années.

Q. Pendant combien d'années ?

R. Depuis le mois de Juillet mil huit cent soixante et quinze (1875) au mois de Novembre mil huit cent quatre-vingt-trois (1883).

Q. Pour le comté de Lévis ?

R. Pour le comté de Lévis.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de la construction du chemin de fer du Nord et de son administration par le gouvernement ?

R. Je ne connais rien du tout.

Q. Ne connaissez-vous que ce qui est contenu dans les documents publics ?

R. Oui, monsieur, je ne connais que ce qui est contenu dans les documents publics.

Q. Vous ne seriez pas en état de nous dire s'il y a eu des fautes commises par le surintendant du chemin de fer du Nord, monsieur Sénécal, dans le cours de son administration ?

Non, monsieur, à ma connaissance, d'après ce que j'ai pu en juger, j'ai cru qu'il était très bon administrateur.

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, monsieur.

Q. Et vous faisiez partie du ministère alors ?

R. Oui, monsieur, et j'ai toujours été en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, parceque je considérais la chose plus avantageuse pour la Province, et c'était le programme du gouvernement. Lorsque le gouvernement a été formé, en mil huit cent soixante et dix neuf (1879), et lorsque monsieur Chapleau a fait son premier discours à Lévis, cela a été son programme.

Q. La vente du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, monsieur, la vente du chemin de fer du Nord, et son discours a été publié, dans le temps, dans tous les journaux. Et lorsqu'on a eu les élections générales, dans le mois de décembre, mil huit cent quatre-vingt-un (1881), lorsque monsieur Chapleau a fait son premier discours, à

Terrebonne, il a annoncé la vente du chemin de fer du Nord, pour un prix de pas moins de huit millions de piastres (8,000,000.00), et en même temps j'ai fait un discours à Lévis, dans le même sens, discours qui a été publié dans les journaux du district.

Q. Alors vous considérez que le gouvernement ne pouvait pas avantageusement exploiter le chemin de fer du Nord ?

R. Oui M., je pensais qu'il était plus avantageux et plus facile pour une compagnie privée de l'administrer avec profit.

Q. Auriez-vous aujourd'hui quelques nouvelles raisons à nous donner pour appuyer la politique du gouvernement d'alors, dont vous faisiez partie ?

R. Je ne vois pas de nouvelles raisons à l'heure qu'il est ; mais je suis convaincu que c'était la meilleure politique à suivre dans les circonstances.

Q. Et vous n'avez pas changé d'opinion depuis ?

R. Je n'ai pas changé d'opinion depuis.

Q. Pensez-vous que le gouvernement aurait vendu plus cher s'il avait attendu ?

R. Non, monsieur, je ne crois pas qu'il aurait vendu plus cher, parcequ'il y avait cette ligne rivale, que l'on construisait dans le temps, le "Canada Atlantic," entre Montréal et Ottawa, une ligne qui est plus courte que le chemin de fer du Nord, entre Montréal et Ottawa et qui doit être une ligne rivale très sérieuse, et je crois que la durée du trajet est raccourcie considérablement par cette ligne-là.

Q. Savez-vous si des efforts ont été faits pour vendre au Pacifique tout le chemin ?

R. Je sais qu'il y a eu certaines négociations, qui ont eu lieu entre le gouvernement et la compagnie du Pacifique, et je sais que la compagnie du chemin de fer du Pacifique a fait une offre moindre que la somme pour laquelle nous avons vendu. Je sais que les propositions du chemin de fer du Pacifique étaient beaucoup moindres que celles faites par la compagnie à laquelle nous avons vendu.

Q. La compagnie du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, monsieur.

Q. Le syndicat du Pacifique a-t-il exprimé de quelque manière qu'il ne voulait pas acheter la section Est, et qu'il n'avait pas d'intérêt à l'acheter ?

R. Je ne puis pas dire qu'il ait exprimé la chose à ma connaissance personnelle, mais sa manière d'agir indiquait qu'il n'en voulait pas du tout, parcequ'il a offert un prix raisonnable pour l'autre section et qu'il offrait à peu près le même prix pour celle-ci, qui avait beaucoup plus d'importance que l'autre section. Le syndicat du Pacifique a toujours agi dans cette question-là comme s'il n'avait pas été disposé à venir ici.

Q. A venir à Québec ?

R. A venir à Québec.

Q.—Il n'a pas été question de vendre au chemin de fer du Grand Tronc ?

R.—Non Monsieur, je n'ai pas eu connaissance.

Q.—Le Grand Tronc n'a fait aucune offre ?

R.—Non, Monsieur, je ne le crois pas.

Q.—Il a été dit dans le temps publiquement que quelques députés avaient voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, en considération d'avantages pécuniaires ou de promesses de places ou autres faveurs, connaissez-vous quelque chose qui puisse renseigner la commission sur ce sujet ?

R. Je ne connais rien du tout à ce sujet-là. Personnellement et comme membre du gouvernement, je n'ai pas eu connaissance qu'aucune promesse ait été faite à aucun député dans ce sens-là. Je puis ajouter de plus que j'ai été mêlé intimement à cette question-là dans tous ses détails, et je n'ai eu connaissance de rien de cette nature.

Q. Connaissez-vous aucun député qui ait été influencé au sujet de son vote de cette manière ?

R. Je n'en connais aucun.

Q. Par aucune considération illégale, ou d'intérêt privé ?

R. Je ne connais aucun député qui ait été influencé de cette manière.

Q. C'est vous qui étiez chargé de la direction des élections pour le district de Québec en mil huit cent quatre-vingt-un [1881] ?

R. J'avais la direction des élections de mil cent quatre-vingt-un [1881] dans le district de Québec, et il n'est pas à ma connaissance que M. L. A. Sénécal ait souscrit de l'argent pour faire élire des députés qui seraient favorables à une vente du chemin de fer du Nord à lui.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, sténographe, assermenté, certifie, que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

LE VINGT-CINQUIÈME JOUR DE NOVEMBRE 1885.

PRESENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal.

DEPOSITION de JOHN MAXIMILIEN MACKAY, *de la Cité de Québec, Ecuier, Médecin, dans le district de Québec, âgé de 84 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Je ne connais rien de l'administration du chemin de fer par M. Sénécal.

C'est moi qui ai eu le contrat des nut-locks par acte devant le notaire

Sirois à Québec, le vingt-un mai mil huit cent soixante et dix-neuf (1879).

Je ne me rappelle pas d'avoir offert au gouvernement Joly, de lui livrer mes nut-locks à raison de trente piastres par mille, le gouvernement les posant. Si j'ai fait telle offre, cela a dû être par écrit.

J'ai commencé à exécuter mon contrat et à poser moi-même les nut-locks, mais comme les contracteurs sur les deux sections du Q. M. O. et O se plaignaient que la pose des nut-locks par moi pouvait gêner la circulation des trains, vu que mes hommes ne connaissaient pas les heures de passage des convois, et vu que le gouvernement avait des employés nommés *track-men*, spécialement chargés de surveiller l'état de la voie et des lisses, et que ces employés auraient pu poser eux-mêmes ces nut-locks, tout en remplissant les devoirs de leur charge, il fut convenu entre le gouvernement et moi, que je ne recevrais que quarante-sept piastres du mille, mais que le gouvernement poserait lui-même les nut-locks.

Dans le temps M. Irénée Boivin ou messieurs Irénée Boivin & Cie m'avaient offert de poser les nut locks, à raison de deux piastres, je crois, du mille.

Avant de passer le contrat en question, j'avais reçu du gouvernement, Joly les diverses sommes nommées à l'état A, s'élevant à la somme de cinq cent cinquante piastres pour payer les essais faits sur la voie.

Le vingt-sept mai mil huit cent soixante et dix-huit l'honorable monsieur Henry Starnes, alors commissaire des travaux publics par l'interim, me donna la lettre de garantie, ou de crédit adressée à la banque Union et dont la pièce est une copie.

Le vingt-huit mai mil huit cent soixante et dix-neuf la banque Union m'escomptait mon propre billet, à mon propre ordre, pour cinq mille piastres, payable sous trois mois, et j'ai retiré de la dite banque Union la somme de cinq mille piastres, moins l'escompte ordinaire.

Le vingt-huit juin mil huit cent soixante et dix-neuf M. Joly, alors premier ministre, me donnait encore sur le prix de mon contrat en question un chèque de cinq mille cinq cents piastres, qui m'a été payé.

Lorsque j'ai reçu le chèque de M. Joly, j'ai dû établir que j'avais fourni assez de nut-locks pour couvrir un certain nombre de milles, à quarante sept piastres du mille, suffisant pour justifier le montant de ma réclamation, mais je ne m'en rappelle pas.

Je crois qu'au vingt-huit juin mil huit cent soixante et dix-neuf, j'avais livré au gouvernement assez de nut-locks, pour me donner droit de réclamer les montants réunis du dit billet et du dit chèque, je n'en suis pas sûr, si je n'avais pas tout livré, j'étais prêt à le faire, et j'en ai informé le gouvernement dans le temps. Je n'avais plus rien à faire avec la pose des nut-locks, je ne m'étais obligé qu'à les fournir et j'ai averti le gouvernement par lettre que j'étais prêt à livrer la balance des nut-locks. Le gouvernement Joly est ensuite tombé et a été remplacé par M. Chapleau.

Le billet en question n'a pas été payé par moi. Le contrat a été résilié sous le gouvernement Chapleau de mon consentement et le billet a été payé par le gouvernement Chapleau à la Banque Union.

J'avais représenté au gouvernement Chapleau que l'exécution du contrat

en son entier m'eut fait faire des bénéfices et que j'avais droit à une indemnité, si le contrat était résilié.

Ce sont Messieurs Carrier et Lainé de Lévis, qui faisaient les nut-locks, et ils pourront dire combien ils me chargeaient pour leur confection et vous pourrez alors établir quel bénéfice j'aurais pu faire.

Ces Messieurs pourront aussi établir quelle quantité de Nut-locks a été livrée, tout ce qu'ils ont fait a dû être livré au gouvernement.

Avant de résilier mon contrat, mes procureurs, Messieurs Langlois Angers & Larue, ou l'un d'eux, avaient été chargés de prendre des procédures contre le gouvernement pour me faire payer.

La résiliation de mon contrat a été faite par écrit sous seing privé, qui est resté entre les mains du gouvernement.

Une des considérations, qui m'a fait résilier mon contrat est une promesse verbale, que M. Chapleau avait faite à Monsieur Dansereau pour moi, de me payer une somme d'à peu près dix-huit cent piastres et d'une position de douze cent piastres par année. Cette somme de dix-huit cent piastres ne m'a pas été payée.

J'ai eu une position, quelque temps après, de onze cent, cinquante piastres par année, qui m'a été enlevée depuis la nomination de la commission du service civil.

Je croyais et je crois encore que mes nut-locks étaient bons et remplissaient et peuvent remplir l'objet pour lequel ils sont faits.

Je suis prêt à jurer qu'il n'a jamais été convenu, avec les membres du gouvernement Joly, ni avec aucun d'eux que le contrat des nut-locks m'était donné pour que je souscrive au fonds électoral. Aucun membre du ministère Joly, ni personne en leur nom, ne m'a demandé de souscrire, au fonds électoral à l'occasion de ce contrat.

La présente déposition étant lue au témoin, il y persiste, déclarant qu'elle contient la vérité et a signé.

J. M. MACKAY

Assermenté devant moi à }
Québec ce 25 Novembre 1885. }

A. B. ROUTHIER,
C. R.

LE VINGT-SEPTIÈME jour de Novembre 1885

PRESENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de l'Honorable FRANÇOIS LANGELIER *de la Cité de Québec, dans le district de Québec, âgé d'au delà de 21 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous avez été député de l'assemblée législative de la Province de Québec ?

R. Oui, depuis l'année mil huit cent soixante et treize [1873] jusqu'aux élections générales de mil huit cent soixante et quinze [1875] et ensuite depuis les élections générales de mil huit cent soixante et dix-huit [1878] jusqu'aux élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un [1881].

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de la construction du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ?

R. Je connais très peu de chose. Il s'est fait des travaux considérables pendant que je faisais partie du gouvernement Joly, du mois de mars mil huit cent soixante et dix-huit [1878] au mois de novembre mil huit cent soixante et dix-neuf [1879], mais je ne m'en suis occupé que pour payer, étant à cette époque trésorier de la Province ; mais personnellement j'en connais très peu de chose.

Q. Connaissez-vous quelque chose de l'exploitation du chemin par le Gouvernement ?

R. Non, personnellement je n'en connais rien du tout.

Q. Vous ne connaissez rien de l'exploitation du chemin Québec, Montréal Ottawa et Occidental, soit par l'administration Joly, soit par l'administration Chapleau ?

R. Du temps de l'administration Joly, tout ce dont j'ai eu connaissance, c'est que le chemin paraissait être exploité par M. McGreevy, l'entrepreneur, qui n'avait pas encore remis le chemin au gouvernement. Ceci s'applique à la Section Est. Quant à la Section Ouest, je me rappelle seulement que monsieur MacDonald, l'entrepreneur, a exploité cette section à son profit jusqu'au mois de Septembre mil huit cent soixante et dix-huit [1878]. À cette date le Gouvernement en a pris possession. Il y a eu à ce sujet des difficultés, qui sont allées devant les tribunaux. Le chemin a ensuite été exploité par le gouvernement, par l'entremise de M. Scott, mais je ne connais rien de cette exploitation.

Q. Seriez-vous en état de fournir des renseignements sur l'administration du chemin par monsieur Sénécal comme surintendant ?

R. Non, personnellement je ne connais rien de l'administration de monsieur Sénécal.

Q. Je suppose que sans être en chambre alors, vous étiez opposé à la vente du chemin de fer par le Gouvernement ?

R. Je n'étais pas opposé à la vente du chemin de fer d'une manière absolue. J'étais opposé à la vente dans les conditions où elle a été faite.

Q. Avez-vous fait quelqu'étude de la question ?

R. Non, j'étais sorti de la chambre lorsque la vente a eu lieu et je ne savais que par les journaux ce qui se passait à ce sujet.

Q. Vous ne seriez pas en état de nous renseigner autrement que par ce qui a été publié dans les rapports des débats de la chambre ?

R. Non.

Q. Vous étiez maire de la cité de Québec, lors des règlements intervenus après la vente entre le gouvernement et la corporation de la cité de Québec, et la compagnie du chemin de fer du Nord ?

R. Oui j'étais maire depuis le commencement de la même année mil huit cent quatre-vingt-deux [1882].

Q. En votre qualité de maire, avez-vous pris part à cet arrangement intervenu entre les trois parties contractantes, la corporation de Québec, le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Nord ?

R. Oui c'est moi-même, qui ai fait complètement l'arrangement de la part de la corporation de la cité de Québec.

Q. Voulez-vous dire ce que vous pensez de cette transaction ?

R. Mon opinion sur la transaction, c'est ce que j'ai dit dans le temps à l'honorable Monsieur Wörtele, qui représentait le gouvernement dans les négociations qui se sont faites, c'est que le règlement était très avantageux pour la corporation de Québec. J'en étais convaincu alors et j'en suis plus que jamais convaincu. Je crois aussi que le règlement était avantageux pour le gouvernement. Je ne parle, bien entendu, que du règlement avec la corporation de la cité de Québec. C'est le seul que je connaisse. Je ne connais rien personnellement du règlement intervenu ensuite entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Nord.

Q. Pourriez-vous nous fournir quelques chiffres pour démontrer que l'arrangement a été favorable aux deux parties contractantes, le gouvernement et la corporation de la cité de Québec ?

R. Je crois que le meilleur moyen de connaître mon opinion, c'est de raconter aussi brièvement que possible les discussions, qui ont eu lieu entre le gouvernement et moi, au cours de ces négociations, les prétentions que j'ai émises et celles émises de la part du gouvernement.

La première fois que je me suis occupé de cette question, c'est quelque temps après mon élection comme maire de la cité de Québec. C'était pendant la session. J'ai écrit une lettre à l'honorable monsieur Chapleau, alors premier ministre de la Province et ministre des Travaux Publics, lui demandant quand il serait prêt à entrer en négociations pour régler l'affaire de la souscription du million. L'honorable monsieur Chapleau m'a donné rendez-vous et quelques jours

après nous nous sommes rencontrés dans son bureau, c'était un dimanche, seul jour où il était disponible, c'était dans le temps de la session où il était le plus occupé. Nous avons commencé à parler de la question d'une manière générale. Il m'a dit alors qu'il n'était pas assez au courant de la question personnellement pour pouvoir la traiter, et il m'a demandé, si j'avais quelque objection à ce qu'il fit venir monsieur Sénécal, qui était tout-à-fait familier avec le sujet. Il savait qu'on avait fait une campagne électorale et qu'on avait beaucoup accusé Monsieur Sénécal aux élections précédentes, et il m'a demandé si cela me mettrait à la gêne. Je lui ai dit : "pas le moins du monde. Je combats monsieur Sénécal aux élections, maintenant que je traite avec lui ou avec un autre, la chose m'est parfaitement indifférente." Il a envoyé chercher monsieur Sénécal immédiatement. J'ai exposé les prétentions de la corporation, mais pour faire connaître ces prétentions il faut remonter un peu plus haut.

La Corporation de Québec avait antérieurement souscrit et payé un montant de cinquante mille piastres [\$50,000.00], lorsqu'il avait été question du chemin de fer, la première fois. Il avait été question de cette entreprise en mil huit cent cinquante-sept [1857] ou mil huit cent cinquante-huit [1858] je crois. Ce montant là avait été emprunté au fonds d'emprunt municipal par la corporation, il était encore dû par la corporation au fond d'emprunt municipal en mil huit cent soixante et dix [1870], lorsque l'entreprise du chemin de fer du Nord a été ressuscitée. On a proposé à la corporation de Québec de souscrire et elle a souscrit un million de piastres [\$1,000,000.00]. Il a été convenu alors qu'en souscrivant pour un million de piastres [\$1,000,000.00], elle serait actionnaire non seulement pour ce million, mais aussi pour les cinquante mille piastres [\$50,000.00] qu'elle avait souscrites et payées antérieurement.

En mil huit cent soixante et quinze [1875] lorsque le gouvernement, sous l'administration de De Boucherville, je crois, assumé la construction du chemin de fer, la loi qui l'avait autorisé réglait la position des corporations, qui avaient souscrit pour aider la construction du chemin, entre autres, la position de la corporation de la cité de Québec. Cette loi disait que la souscription de la corporation en question serait considérée comme un placement dans le chemin de fer, lequel placement porterait intérêt à cinq par cent, mais cet intérêt ne devait venir qu'après le paiement des frais d'exploitation et des intérêts à cinq par cent et du fonds d'amortissement de un par cent sur un emprunt de trois millions [\$3,000,000.00] qui devait être fait pour la construction du chemin et qui était autorisé par cette loi-là. Cet emprunt a été effectué de mon temps pendant que j'étais dans le gouvernement, c'était en février mil huit cent soixante et dix-neuf [1879]. Je n'étais pas trésorier, mais c'est moi qui me suis occupé de négocier cet emprunt. Le prêt était complété quand je suis devenu trésorier.

Cet emprunt, je crois, a été employé à payer de très-forts montants

entre quinze cent mille piastres [\$1,500,000.00] à deux millions de piastres [2,000,000.00] qui avaient été empruntées antérieurement par l'administration de Boucherville pour les frais de construction du chemin de fer. Le reste a servi à payer la continuation des travaux du chemin de fer.

Voici ce que j'ai proposé à monsieur Sénecal, agissant comme je l'ai dit il y a un instant, pour le gouvernement. En présence de l'honorable monsieur Chapleau, je lui ai dit : "Le chemin de fer se trouve " vendu pour un montant de sept millions six cent mille piastres " [\$7,600,000.00], Nous allons prendre l'intérêt à cinq par cent, " comme étant le revenu net du chemin, de ce revenu net nous allons " déduire les cinq par cent d'intérêt sur les trois millions [\$3,000,000.00] " empruntés en mil huit cent soixante et dix-neuf [1879], emprunt " autorisé, par le statut de mil huit cent soixante et quinze [1875], et " effectué comme je l'ai dit plus haut, en mil huit cent soixante et " dix-neuf [1879], plus un par cent d'amortissement, ce qui fait six par " cent qui doivent être portés sur ces trois millions [\$3,000,000.00]. " Nous allons déduire ce montant sur l'intérêt du prix de vente, " lequel intérêt devait, suivant moi, être considéré comme le revenu " net du chemin, la balance devra servir à payer les intérêts dus à " la corporation sur sa souscription.

Voilà qu'elle était ma prétention. J'ai dit au gouvernement : " Vous " avez droit de nous faire payer l'intérêt à sept par cent sur les quatre " cent mille piastres [\$400,000.00] déjà payées en certificats du fonds " consolidé. Je dois ajouter que sur ce montant, cent quarante-trois " mille piastres [\$143,000.00], entre les mains du public, avaient été " livrées à monsieur McGreevy, pendant que le chemin de fer était en " construction. Quant à ces cent quarante-trois mille piastres, il ne " pouvait plus en être question, nous ne pouvions plus en disposer ni " le gouvernement, ni moi."

Quant à la balance de deux cent cinquante-sept mille piastres [\$257,000.00] payée à compte de la souscription de la corporation de la cité de Québec et portant intérêt à sept par cent, elle avait été payée par la corporation en mil huit cent soixante et dix-neuf [1879] en certificats et transférée par le gouvernement à la banque de Montréal comme sûreté collatérale pour un emprunt, cet emprunt avait été remboursé depuis longtemps. Je ne sais pour quelles raisons on avait oublié de se faire retransférer par la banque de Montréal les certificats de ce montant, de sorte qu'il restait dans les livres de la collection au nom de la banque de Montréal ; car il est à remarquer que tous les montants de la souscription de la corporation de la cité de Québec à la construction du chemin de fer étaient payables non en argent mais en certificats du fonds consolidé. La corporation de Québec était autorisée à emprunter l'argent en constituant ce que la loi appelle un fonds consolidé. Ce fonds consolidé consiste en quelque chose qui ressemble à des actions dans une banque. Au lieu de donner des débiteures payables aux porteurs, comme cela se fait

dans les emprunts des corporations et des gouvernements, on était autorisé à donner simplement des certificats, attestant que le porteur avait droit à tel montant dans le fonds consolidé de la corporation de Québec. C'était avec des certificats du fonds consolidé de cette espèce, qui portaient sept par cent d'intérêt, que la corporation devait payer sa souscription à la construction du chemin de fer.

Q. Avait-il été délivré des certificats de cette espèce au montant de quatre cent mille piastres [\$400,000.00] ?

R. Quatre cent mille piastres [\$400,000.00] en tout, dont cent quarante-trois mille [\$143,000.00] étaient entre les mains du public et deux cent cinquante-sept mille piastres [\$257,000.00] entre les mains de la banque de Montréal, mais appartenant réellement au gouvernement.

Je disais au gouvernement : Vous devez nous payer l'intérêt à cinq par cent sur notre souscription et cela sur la balance qui restera, déduction faite des intérêts et de l'amortissement des trois millions [\$3,030,300.00] empruntés, comme je l'ai dit plus haut.

Le gouvernement me disait : Vous allez compléter le paiement de votre souscription. Nous avons droit d'exiger le paiement intégral de votre souscription à sept par cent.

Nous avons discuté là-dessus. Je prétendais, moi, que nous étions libres de payer en argent, monsieur Sénécal et monsieur Chapleau prétendaient que nous n'avions pas ce droit en vertu de la loi de mil huit cent soixante et dix [1870]. C'était une question d'un très grand intérêt dans le moment, car nous pouvions avoir de l'argent à cinq par cent, tandis que les certificats du fonds consolidé portaient intérêt à sept par cent. C'est une question que nous avons réglée, sans la décider d'une manière définitive.

Il y avait une autre prétention soulevée par le gouvernement. Le Gouvernement prétendait qu'on devait déduire l'intérêt sur toutes les dépenses faites pour la construction du chemin jusque là.

Depuis plusieurs années la construction du chemin était terminée. Le gouvernement prétendait qu'il devait déduire l'intérêt sur le coût de cette construction avant de payer l'intérêt sur notre souscription.

Cela nous aurait mis dans la position de ne rien recevoir sur notre souscription pendant bien des années.

Après diverses négociations dans lesquelles chacun de nous émettaient les propositions les plus avantageuses, sans être bien décidé à persister jusqu'au bout, j'ai proposé cet arrangement-ci à monsieur Sénécal qui agissait pour le gouvernement :

C'était de changer ces deux cent cinquante-sept mille piastres (\$257,000.00) de fonds consolidés pour deux cent cinquante-sept mille piastres (\$257,000.00) en débentures portant intérêt à cinq par cent. Le fonds consolidé portait sept par cent.

Voilà les raisons que je donnais, et que je crois aussi bonnes aujourd'hui qu'elles l'étaient dans ce temps là. Elles viennent à l'appui

de ce que je disais tantôt, que l'arrangement a été aussi favorable, aussi avantageux pour le gouvernement que pour la corporation.

Cet arrangement nous sauvait deux par cent sur les deux cent cinquante-sept mille piastres (\$257,000,00) du fonds consolidé qui étaient encore entre les mains du gouvernement. D'un autre côté le gouvernement savait ne rien perdre du tout et voici pourquoi, c'est que ce même montant là, d'après l'arrangement, qui était en cours d'exécution et qui même était à-peu-près terminé, je crois, entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Nord, devait être donné par le gouvernement à la compagnie du chemin de fer du Nord. Ces deux cent cinquante-sept mille piastres (\$257,000,00) tombaient entre les mains de la compagnie pour les travaux qui devaient se faire ici à Québec.

J'ai dit à monsieur Sénécal : " Si vous êtes pour recevoir cet argent, ces deux cent cinquante-sept mille piastres [\$257,000,00], vous allez naturellement aller sur le marché pour vous procurer de l'argent. " Ce fonds consolidé est très-bon comme valeur de placement, mais " comme valeur de négociations, ce n'est presque pas vendable à " cause des inconvénients de transport. " J'ajouterai que les porteurs sont obligés de venir faire enregistrer leurs noms dans les livres de la corporation, de sorte qu'ils ne pouvaient être négociés sur le marché de Québec et peut-être même jusque sur le marché de Montréal, mais difficilement déjà.

Je dis à monsieur Sénécal : " Je crois que vous allez vous convaincre que vous serez autant d'argent avec des débentures à cinq par cent, payable au porteur, qu'avec le fonds consolidé à sept par cent " qui n'est pas payable au porteur. "

Il a refusé sur le moment, il aurait voulu avoir des débentures portant six par cent. Les choses ont traîné pendant quelque temps et finalement il a accepté, de sorte que nous gagnions deux par cent net d'intérêt par année sur deux cent cinquante-sept mille piastres [\$257,000,00], mais je considère, suivant moi, que le gouvernement ne perdait rien, parceque peu lui importait de donner en paiement deux cent cinquante-sept mille piastres [\$257,000,00] portant sept ou cinq par cent, il était toujours obligé de donner le montant, et c'est cet argument que je faisais valoir auprès de monsieur Chapleau et de monsieur Sénécal.

Tout ceci avait pris tellement de temps que, à deux ou trois reprises, les négociations avaient failli être complètement rompues. Monsieur Sénécal, qui paraissait pressé de faire régler cette affaire, se fâchait de temps en temps, prétendait que j'élevais des prétentions absurdes, qui étaient inacceptables, parce que je proposais—et c'est ce qui a été accepté plus tard —qu'on nous fit remise des six cent mille piastres [\$600,000,00], qui restaient dues sur la souscription de mil huit cent soixante et dix [1870], puis des cinquante mille piastres [\$50,000,00] de capital et des trente mille piastres [\$30,000,00] d'intérêt qui étaient dues au fonds d'emprunt municipal, je dis trente mille piastres, c'est beaucoup plus que cela qu'il y avait de

dû en réalité, mais je ne tenais compte que de ce chiffre, parce que je m'appuyais sur la loi passée à la session précédente, qui réglait la question des emprunts municipaux, et d'après laquelle loi il ne devait être payé que douze années à cinq par cent.

Je voulais la remise des six cent mille piastres [\$600,000.00], balance de la souscription de la cité de Québec, plus la remise des quatre-vingt mille piastres (\$80,000.00) dues sur le fonds d'emprunt municipal, puis ensuite je faisais différentes autres demandes, qu'il est inutile de mentionner, parce qu'elles sont toutes mentionnées dans les correspondances, qui se trouvent devant la Commission. Je venais d'envoyer à M. Würtele, qui avait remplacé monsieur Sénécal, je ne sais pourquoi M. Sénécal avait abandonné les négociations, une lettre, nous arrivions au bout du temps, pendant lequel l'affaire devait être réglée. Je rencontrai monsieur le trésorier du gouvernement qui me dit : "Vous ne voulez donc pas régler avec le gouvernement ? Vous avez donc abandonné l'idée de régler avec le gouvernement ?"

Je lui dis : "Non, c'est le gouvernement, qui paraît avoir renoncé à l'idée d'un règlement avec nous. J'ai fait mes propositions, on me dit qu'elles sont extravagantes. On n'a pas fait autre chose. Je n'ai plus entendu parler de rien."

Monsieur Würtele me dit alors : "Mettez donc de nouveau, et par écrit, les propositions que vous voulez faire, les propositions les plus modestes que vous considérez pouvoir faire."

J'ai mis ces propositions par écrit, ce sont celles qui se trouvent dans les rapports du Commissaire des chemins de fer.

Monsieur Würtele me dit qu'il allait consulter la compagnie du chemin de fer du Nord, parce que, me dit-il, la compagnie doit assumer auprès du gouvernement une partie des charges que vous voulez mettre sur les épaules du gouvernement.

Cette conversation a eu lieu le matin, j'ai immédiatement remis à M. Würtele la lettre, qu'il m'avait demandée, contenant les propositions, dont je viens de parler, et je suis retourné le voir dans l'après-midi du même jour. Il m'a dit qu'il allait communiquer par télégraphe avec la compagnie du chemin de fer du Nord et qu'il était prêt à se charger de ces propositions, sauf quelques légères modifications, qui apparaissent dans la correspondance. Mes propositions ont été acceptées.

Alors j'ai convoqué une assemblée du comité des finances du Conseil pour lui soumettre ces propositions. Le comité des finances les a approuvées, les a recommandées au Conseil et le lendemain ou le surlendemain, à la séance du conseil, le conseil a passé des résolutions m'autorisant à signer un acte de l'arrangement avec le Gouvernement sur ces bases-là, et c'est cet acte qui a été passé quelques jours après, c'est dans le mois d'Août mil cent quatre-vingt-deux (1882), je ne me rappelle pas le jour précis.

Q. Toutes ces explications ont trait à la question d'argent, est-ce qu'il n'y avait pas une question de terrains à part cela ?

R. Tout cela apparaît dans la correspondance.

Q. La corporation a cédé le terrain du Palais ?

R. Oui.

Q. Le Gouvernement a cédé à la corporation le parc à bois ?

R. On verra dans la correspondance, qu'en donnant l'étendue des lots, j'ai commis une erreur très grave, que j'ai découverte quelque temps après. On verra que je mentionne un terrain de l'étendue de quinze cent mille pieds (1500.000), je ne me rappelle pas le chiffre exactement, mais c'est le chiffre contenu dans le cadastre. Il y avait une erreur assez singulière dans le cadastre, qui donne tout le lit de la rivière St Charles comme appartenant à la corporation, ce qui augmentait considérablement l'étendue du terrain. Je ne pourrais pas donner exactement l'étendue de ce terrain. Tout ce que je sais, c'est que j'ai commis de la meilleure foi du monde, une erreur à mon avantage. Dans mes discussions avec M. Würtele je faisais toujours valoir l'immense disproportion qui existait entre les deux terrains. Il s'est trouvé que le terrain que le Gouvernement a donné à la corporation est aussi étendu et peut-être même a-t-il une plus grande étendue que celui que nous avons donné. Je ne savais rien de cela dans le temps ; car je me suis toujours appuyé sur le cadastre et cette erreur a été commise par l'auteur du cadastre.

Q. Pouvez-vous nous dire si l'étendue exacte du terrain du palais cédé par la corporation était de quatre-cent-cinquante-sept mille [477.000] pieds ?

R. Je crois que oui. Je ne suis pas bien positif du fait, mais je crois que les quatre cent cinquante-sept mille (457,000) pieds est bien le chiffre qui était donné par l'ingénieur de la cité, après l'avoir fait mesuré par son assistant qui est un arpenteur. Je ne pourrais pas l'affirmer d'une manière très positive, mais c'est le souvenir que j'en ai. Ce terrain du Palais fait partie du lot numéro (1937) mille neuf cent trente-sept du cadastre officiel du quartier St-Pierre, de la cité de Québec.

En référant à ce cadastre on croirait que le terrain en question est beaucoup plus étendu qu'il ne l'est réellement, qu'il forme une étendue d'au-delà d'un million quatre-vingt-quinze mille huit cent pieds [1,095,800], mais il y a une erreur et ce terrain n'a pas cette étendue comme je viens de le dire. Voici d'où vient cette erreur, c'est qu'en faisant le cadastre, on a pris comme limites du terrain de la corporation, les limites de la cité à cet endroit-là, c'est-à-dire la ligne des Commissaires du Havre, qui s'étendait à peu-près au milieu de la rivière St-Charles, et on s'est trouvé à avoir ainsi donné comme terrain appartenant à la cité de Québec une immense étendue d'eau.

Q. Considérez-vous que le terrain du Palais cédé par la corporation valait réellement une piastre du pied ?

R. Non, je crois que ce chiffre d'une piastre était bien exagéré, bien au-dessus de ce que le terrain aurait pu se vendre, même aujourd'hui où le terrain a augmenté de valeur, on ne pourrait pas vendre ce prix là.

Q. La valeur de cent vingt mille piastres [\$120,000.00] donnée au parc-à-bois est-elle là juste valeur de ce terrain ?

R. Je ne crois pas que ce terrain vaille cent vingt mille piastres [\$120-

000.00]. Voici, suivant moi, la valeur à peu-près des deux terrains et la valeur qu'ils avaient dans la circonstance en question :

Les deux terrains pour une institution comme la coporation de la cité de Québec ont la même valeur et même, s'il y a une différence, c'est en faveur du parc-à-bois, qui est beaucoup plus utile à la corporation que l'autre terrain, mais pour une institution comme une compagnie de chemin de fer, une compagnie de commerce, le terrain du Palais vaut plus par les avantages et les facilités de communications par voie d'eau, qu'il offre au commerce, car le terrain du Palais donné au gouvernement par la corporation est sur le bord de la rivière St-Charles.

C'est encore un autre point pour lequel je trouvais que l'arrangement, intervenu entre le gouvernement et la cité de Québec, a été avantageux pour les deux parties, parceque pour la corporation, qui n'est pas une institution commerciale, il n'était guère facile de tirer parti du terrain du Palais. Il aurait fallu construire des quais et les exploiter, toutes choses auxquelles une corporation municipale est peu propre.

Le gouvernement a compris cette proposition de suite. Ce terrain était pour être cédé immédiatement à la compagnie du chemin de fer du Nord, qui est une compagnie commerciale, et pour qui, je n'ai pas de doute, ce terrain-là a une valeur considérable, parce qu'elle peut s'en servir pour des fins de navigation.

Q. Je lis dans le contrat de vente de la Section-Est du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental que, par la clause numéro dix-sept [17], le gouvernement subroge le syndicat du chemin de fer du Nord dans tous les droits qu'il peut avoir à réclamer sur la propriété du terrain du Palais, veuillez dire quels sont ces droits que le gouvernement possédait alors sur ces terrains ?

R. A la date de la vente en question, la seule partie du terrain du Palais, sur laquelle le gouvernement put prétendre quelque droit, était la partie qu'il avait acquise de la corporation en mil huit cent soixante et seize [1876] ou mil huit cent soixante et dix-sept [1877], et sur laquelle se trouve construites la gare aux passagers du Palais et la gare aux marchandises, tout près de la partie du hâvre du Palais, dans lequel le gouvernement avait construit un quai, sur lequel passait la voie du chemin de fer, le tout formait à-peu-près cent quarante-trois mille pieds (143,000) dont le gouvernement avait pris possession, sans qu'il y eut aucun prix de fixé. Plus tard quand on a eu recours à un arbitrage pour fixer le prix du terrain (l'arbitre du gouvernement était Monsieur Joseph Hamel de Québec, et celui de la corporation, monsieur Simon Peters, aussi de Québec), ces deux arbitres, ne s'étant pas accordés, ont choisi un tiers arbitre, l'honorable James G. Ross, aujourd'hui Sénateur. L'arbitre de la corporation et le tiers arbitre se sont accordés et ont fixé le prix à une piastre du pied, le prix de cent quarante-trois mille (143,000) pieds, dont le gouvernement avait ainsi pris possession. Monsieur Joseph Hamel a estimé ce terrain, je crois, à cinquante centins du pied, peut-être à vingt-cinq cent tins.

C'est probablement de ce terrain, dont parle l'acte de vente à la clause

dix-sept (17), parce que le gouvernement ne pouvait pas avoir d'autres réclamations, et les raisons pour lesquelles on parle dans cette clause d'une manière vague des droits du gouvernement sur ce terrain, c'est que le gouvernement, naturellement, ne pouvait avoir plus de droits que la corporation, sa venderesse en avait eus, et la corporation n'avait pas de droits absolus sur ce terrain, qui lui avait été concédé seulement pour y établir un marché. On prétendait qu'elle n'avait pas le droit d'y construire une station de chemin de fer.

Q. Vous êtes-vous formé une opinion sur le règlement intervenu entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Nord, subséquemment à celui intervenu entre le gouvernement et la corporation de Québec ?

R. Non, je n'ai pas examiné la chose d'une manière assez approfondie pour donner une opinion sur ce sujet.

Q. Avez-vous jamais reçu un avis des avocats de la corporation, vous disant que, le gouvernement n'ayant pas rempli les conditions de son contrat, la corporation était libérée de l'obligation de lui payer le montant de sa souscription ?

R. Je n'ai jamais reçu des avocats de la corporation un avis me disant, que le défaut de la part du gouvernement d'avoir négligé quelque'une des conditions ou les conditions de son contrat libérait la corporation de Québec de toute obligation de payer sa souscription, et la chose n'était pas même soutenable quand on a fait ce règlement.

Un semblable avis aurait pu être donné peut-être avant que la loi eut été changée, cependant je ne voudrais pas me prononcer sur cette question d'une manière définitive, mais voici en quoi cet avis-là aurait pu être fondé : c'est que la corporation avait souscrit pour construire un chemin de fer allant de Québec à Montréal directement, tandis que le gouvernement avait construit un chemin de fer de Québec à St-Martin seulement, mais en mil huit cent quatre-vingt-un (1881) le gouvernement a fait passer une loi, qui se trouve dans les statuts de Québec, changeant la rédaction du statut de mil huit cent soixante et quinze (1875), de telle manière que le chemin de fer se trouve sensé avoir toujours été à toutes fins un chemin de fer allant de Québec à St-Martin directement, et de là à Montréal. Ce changement a été fait à dessein pour faire disparaître l'objection qui aurait pu être très discutable, mais la loi avait été changée. Je puis en parler d'une manière pertinente, puisque je l'avais rédigée moi-même.

Dans le temps que j'étais dans le gouvernement, je trouvais cette opinion ni juste, ni équitable, même au point de vue de la loi stricte. Elle me paraissait sérieuse et j'avais préparé un amendement. Quand le gouvernement Chapleau est arrivé au pouvoir, monsieur Chapleau m'en a parlé et monsieur Lynch m'a fait demander un jour. Il m'a dit qu'il était à rédiger un amendement à la loi précisément pour le même objet que j'avais eu en vue moi-même, quand j'étais dans le gouvernement, et finalement l'amendement, qu'il a fait passer, a été généralement le même que celui que j'avais préparé moi-même. Il faisait disparaître complètement cette objection là. Il suffit de regarder le statut aujourd'hui, parcequ'il n'y a pas l'ombre d'une chance à l'objection, si le gouvernement avait voulu prendre des

oyens légaux contre la corporation pour lui faire payer le montant de sa souscription aux termes de ce statut.

Il ne m'est même pas venu à l'idée de discuter ce point-là, car je savais que la loi me condamnait. J'ai discuté l'interprétation à donner à la souscription, mais sans essayer de prétendre que nous n'étions plus tenus de payer notre souscription.

Q. Il a été porté une accusation contre le gouvernement, dont vous faisiez partie, à propos du chemin de ceinture (*loop-line*) de Trois-Rivières, êtes-vous en état de nous renseigner là-dessus ?

R. Je vous avoue que je ne suis pas beaucoup renseigné sur ce sujet. Comme je l'ai dit tantôt je ne m'occupais presque pas des travaux de construction du chemin de fer. C'était M. Joly, alors commissaire des travaux publics, qui s'en occupait.

La première nouvelle, que j'ai eue de la construction de ce *loop-line*, c'est quand le contrat a été signé ou devait être signé pour sa construction. Je crois que c'était dans l'automne de mil huit cent soixante et dix-huit [1878], si ma mémoire ne me trompe pas, c'était justement le jour où nous sommes partis (les ministres du gouvernement local) pour aller au devant du marquis de Lorne et la princesse Louise. En allant, monsieur Turcotte, qui prenait un grand intérêt à ce *loop-line*, m'a dit qu'il était très content parce que ce *loop-line* était une question capitale pour ses constituants de Trois-Rivières. Il m'a dit que la question était ou allait être réglée, je ne sais pas s'il m'a dit que le contrat était ou allait être signé avec Monsieur McGreevy pour la construction de ce *loop-line*, je ne me rappelle pas, s'il m'a dit que l'affaire était réglée.

Q. On a accusé le gouvernement Joly d'avoir construit ce *loop-line*, qui d'après la prétention de certains individus, n'était pas du tout nécessaire alors, afin d'obtenir le vote de monsieur Turcotte ?

R. Il n'avait pas été question du tout de ce *loop-line* plus de deux mois avant qu'il ait été fait, et d'après ce que je sais par monsieur Joly, dans le temps l'idée de la construction de ce *loop-line* avait été suggérée par l'ingénieur en chef du gouvernement, monsieur Light, comme étant le meilleur moyen de remplir les obligations du gouvernement envers la ville des Trois-Rivières ; mais certainement que monsieur Turcotte n'a jamais eu un intérêt quelconque dans l'affaire. Il paraissait y prendre un grand intérêt au point de vue de sa ville, mais personnellement je n'ai jamais entendu parler que monsieur Turcotte eut aucun intérêt, ni directement, ni indirectement dans la construction de ce *loop-line*.

Q. Il a été aussi porté une accusation contre le gouvernement au sujet de l'embranchement St Martin, connaissez-vous quelque chose de cette affaire ?

R. Les accusations, qui ont été portées contre le gouvernement à ce sujet, étaient que le gouvernement avait agi d'une manière illégale. On prétendait que la loi n'autorisait pas la construction de cet embranchement de St. Martin. C'est la même accusation, qui a été portée pour le *loop-line* et pour la construction du pont de Hull. La construction du pont de Hull n'était pas non plus strictement autorisée par la loi. Quant à l'embran-

chement St Martin il n'y a aucun doute que sa construction n'était pas autorisée par la loi. On a été obligé de changer la loi plus tard pour faire sanctionner ces constructions ; mais je suis convaincu qu'en construisant l'embranchement St. Martin, et c'était aussi l'opinion de monsieur Shanley, que le gouvernement sauvait plusieurs centaines de milliers de piastres à la Province, et puis a avancé l'ouverture du chemin de fer entre Québec et Montréal d'une année ou deux.

Q. Connaissez-vous quelque chose à propos de l'accusation portée contre le gouvernement, dont vous faisiez partie au sujet des *nut-locks* du docteur MacKay ?

R. Je ne connais rien du tout, excepté ce que j'ai vu dans les journaux à ce sujet.

Q. Personnellement, vous ne connaissez rien ?

R. Rien du tout.

Q. On a dit que le contrat des *nuts-locks* avait été donné au docteur Mackay, à la condition qu'il souscrirait les fonds suffisants pour faire élire l'honorable monsieur Mercier à St Hyacinthe, connaissez-vous quelque chose à ce sujet ?

R. Je ne connais rien de cela, excepté ce que j'ai entendu dire depuis et vu dans les journaux. Je suis convaincu que cela n'était pas vrai. Je n'étais pas moi-même dans le département des chemins de fer, comme je l'ai dit tantôt je ne m'occupais que de mon département. Je me rappelle très-bien qu'à plusieurs reprises le Dr. Mackay a voulu me parler à propos de cela. Il m'a montré des rapports d'ingénieurs et d'hommes compétents recommandant son appareil ; mais je n'ai jamais voulu m'en occuper, répétant toujours au Dr Mackay et à ceux qui me parlaient pour lui : " cela ne me regarde pas du tout, arrangez-vous avec le commissaire des chemins de fer, moi je n'ai pas d'affaires à cela. "

Le commissaire des chemins de fer dans le temps était monsieur Starnes. Il paraissait avoir une répulsion extrême pour le docteur Mackay. On ne pouvait pas lui en parler sans le faire fâcher. Je serais bien surpris, si le docteur Mackay avait jamais pu avoir une entrevue un peu prolongée avec monsieur Starnes, si j'en juge d'après la manière, dont il m'en parlait. Il se prenait tous les jours avec quelque personne qui venait le harceler pour cette affaire du docteur Mackay. Personnellement, je ne connais rien du tout de cette affaire de *nut-locks*. Je n'ai pas eu affaire avec le docteur Mackay. Je ne connais pas ce qui s'est passé entre lui et monsieur Starnes, alors commissaire des chemins de fer.

Q. Il a été dit aussi que vingt-un députés avaient voté en faveur de la vente à monsieur Sénécal, moyennant considération, savez-vous si cette accusation-là est fondée ?

R. Je ne connais rien du tout de ce qui se passait dans les autres comtés, j'étais moi-même candidat dans ces élections. Je ne me suis pas occupé d'élection dans les autres comtés.

Et le témoin ne dit rien de plus.

JOS. P. ROY,
Sténographe.

LE TRENTIÈME jour de NOVEMBRE 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de JOSEPH ISRAEL TARTE, *de la Cité de Québec, journaliste dans le District de Québec, âgé de 37 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes rédacteur du *Canadien* ?

R. Oui, depuis l'année mil huit cent soixante-quatorze (1874).

Q. Vous avez été député de l'Assemblée Législative de Québec ?

R. Oui.

Q. Durant combien d'années ?

R. Depuis mil huit cent soixante-dix-sept (1877), c'est-à-dire depuis le commencement de l'année mil huit cent soixante dix-sept (1877) jusqu'aux élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un (1881).

Q. Vous vous êtes mêlé très activement de politique depuis que vous êtes dans le journalisme ?

R. Oui.

Q. Vous étiez député pendant que le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental était en voie de construction ?

R. Oui.

Q. Vous avez approuvé la politique du gouvernement au sujet de cette construction ?

R. Oui, tout-à-fait, j'ai fait tout ce qui m'a été possible pour la faire prévaloir.

Q. Avez-vous eu connaissance de la construction du *Loop-Line* à Trois-Rivières ?

R. Oui, j'ai eu connaissance de la construction de cette voie, qui s'est faite sous l'administration de l'honorable monsieur Joly.

Q. Etiez-vous en faveur de cet embranchement ?

R. Non, je n'étais pas en faveur de cette ligne, je crois que la majorité du pays y était opposée. J'étais d'opinion que, dans les circonstances, la construction de cette voie était une manœuvre illégitime.

Q. Voulez-vous dire une manœuvre électorale ?

R. Je veux dire une manœuvre électorale et une politique illégitime.

Q. Voulez-vous dire quelles raisons vous avez de croire cela ?

R. Mes raisons étaient que l'état du Trésor Provincial était déjà joliment embarrassé, sans être cependant compromis, mais que dans tous les cas, il était assez embarrassé, à mon sens, pour que la construction de cette voie, qui n'était pas d'une nécessité immédiate, pût être faite sans donner à soupçonner que l'on avait autre chose en vue que l'intérêt public. J'ai cru alors que cette voie avait été construite pour engager monsieur Turcotte à commettre la lourde faute qu'il a commise alors.

Q. Etes-vous encore du même avis ?

R. Je suis encore d'avis que dans les circonstances, la construction de la voie, dont nous sommes à parler, avait été faite dans ce but-là. Je puis me tromper, mais c'est là mon avis.

Q. Croyez-vous que M. Turcotte en ait retiré quelque avantage personnel ?

R. Non, je ne le crois pas, c'était un avantage pour sa ville. Je ne sais pas si M. Turcotte a retiré ou devait en retirer quelque avantage personnel, mais pour qu'il ait abandonné dans cette circonstance ses amis politiques et qu'il ait appuyé l'administration que, dans son adresse à ses électeurs, il s'était engagé de combattre, si j'ai bien compris cette adresse, et que, subséquemment à son élection, il ait été élu président de la chambre, grâce à l'appui à lui donné par le gouvernement qui a construit ce *loop-line*, M. Turcotte s'est trouvé par là-même à retirer des avantages précieux. Je tiens à être bien compris, je ne dis pas que M. Turcotte avait cela en vue, je constate purement et simplement un fait qui a pu être constaté par la province toute entière.

Q. Etes-vous en position de me dire, s'il y a eu entre monsieur Turcotte et le premier ministre d'alors, monsieur Joly, quelque entente à ce sujet-là ?

R. Non.

Q. Vous considérez que le *loop-line*, dans tous les cas, n'était pas nécessaire ?

R. Je considère qu'il n'était pas d'une nécessité immédiate, et je crois que cette opinion sera corroborée par tous les hommes d'affaires.

Q. Savez-vous si cette ligne a servi à quelque chose depuis sa construction ? Est-elle actuellement de quelque utilité pour la ville de Trois-Rivières et le commerce en général ?

R. Mon avis est qu'elle sert à peu de chose, mais je n'ai pas étudié suffisamment depuis quelque temps le commerce de Trois-Rivières, pour donner une opinion formelle sur son utilité actuelle.

Q. Etiez-vous en faveur du changement de tracé entre Maskinongé et Terrebonne, fait par l'administration de DeBoucherville.

R. J'ai appuyé l'administration de DeBoucherville dans toute sa politique de chemins de fer, et j'ai dû approuver ce changement comme le reste.

Q. Seriez-vous en état de donner les raisons pour lesquelles ce tracé-là a été adopté de préférence au tracé du Bout-de-l'Isle ?

R. Non, pas aujourd'hui.

Q. Vous avez désapprouvé, je crois, la construction de l'embranchement St-Martin ?

R. Je ne m'en souviens pas, il me faudrait relire les discours que j'ai prononcés et les articles que j'ai alors écrits sur ce sujet, pour me rappeler la position exacte que j'ai prise.

Q. Relativement au pont de Hull, vous rappelez-vous quelle position vous avez prise ?

R. J'ai désapprouvé la manière, dont les contrats pour la construction de l'embranchement St. Martin et pour le pont de Hull avaient été donnés, mon opinion est que la Législature aurait dû être consultée au préalable.

Q. Vous avez eu connaissance de l'acquisition de la propriété Bellerive et de la ferme Gale ?

R. J'ai eu connaissance de l'acquisition de ces propriétés.

Q. Considérez-vous que le Gouvernement avait besoin de cette propriété Bellerive qu'il a achetée ?

R. Je ne me rappelle pas absolument des faits ; dans le temps nous avons discuté l'acquisition de ces deux propriétés, c'est-à-dire la ferme Gale et la propriété Bellerive, mais je n'ai pas présent à la mémoire toutes les raisons que nous avons invoquées alors.

Nous avons reproché au gouvernement d'avoir fait perdre à la Province de l'argent, soit en payant ces propriétés trop cher, soit en les acquérant sans besoin.

Q. Savez-vous à quoi sert maintenant la propriété Bellerive ?

R. C'est une affaire que j'ai complètement perdue de vue.

Q. Avez-vous eu connaissance du règlement intervenu entre le gouvernement et la cité de Montréal, et en connaissez-vous quelque chose ?

R. J'en ai eu connaissance dans le temps, mais comme c'était les amis de Montréal qui s'occupaient plus spécialement de cette question, je n'ai plus maintenant d'opinion, j'ai pû en avoir une alors que les faits étaient présents à ma mémoire.

Q. Savez-vous si le gouvernement de monsieur Chapleau a contribué pour quelques sommes à la construction des embranchements de Joliette et Berthier ?

R. Je ne sais pas si le gouvernement de monsieur Chapleau a contribué pour quelque chose à la construction de ces deux embranchements.

Q. Pouvez-vous fournir quelques renseignements sur l'administration du chemin de fer du Nord par monsieur Sénécal comme surintendant ?

R. Je n'ai aucun renseignement spécial à donner sur l'administration du chemin de fer par monsieur Sénécal. Je sais que des hommes compétents, comme monsieur Beaubien, député d'Hochelaga, ont déclaré en chambre, lors du débat sur la vente du chemin de fer, que le gouvernement ne devait pas vendre la Section Est et devait garder monsieur Sénécal comme administrateur.

Q. Vous ne pourriez citer aucun fait de nature à démontrer que monsieur Sénécal ait été un mauvais administrateur ?

R. Je n'ai aucun fait à citer à cet effet.

Q. Vous avez combattu de toutes vos forces cette mesure du gouvernement de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, j'ai fait tout ce qui m'a été possible de faire pour empêcher le gouvernement de vendre, en le séparant en deux tronçons, le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental :

Q. Etiez-vous opposé à la vente en principe ?

Je n'aurais pas été opposé à la vente au Pacifique de tout le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

Q. Mais vous étiez opposé à la vente, telle qu'elle s'est faite ?

R. Oui, je me suis opposé à la vente, telle qu'elle s'est faite.

Q. Croyez-vous que le gouvernement eût pu vendre, alors, tout le chemin de fer à la Compagnie du Pacifique ?

R. Mon avis est que, si le gouvernement n'eût pu vendre alors, il eût dû attendre et se servir de toute l'influence politique, qu'il eût pu exercer, pour arriver à cette vente plus tard.

Q. Croyez-vous que le Pacifique eût alors quelque intérêt à acheter la section Est du chemin de fer ?

R. C'est une question qui a été bien controversée. M. Chapleau, agissant comme premier ministre, a déclaré que le Pacifique ne voulait pas acheter tout le chemin de fer ; d'autre part, l'opinion dans la chambre était que le Pacifique eût acheté le chemin de fer, et si je me rappelle bien, il a été mis devant la chambre certaines offres de cette compagnie à cet effet.

Q. Quelles offres ?

R. Je ne m'en rappelle pas maintenant, si la mémoire ne me fait pas défaut, elles paraissent offrir, au point de vue financier, moins d'avantages, que le prix de vente réalisé par le gouvernement, mais comme pour moi, la question du prix de vente n'était pas la première, quelques centaines de mille piastres, de plus ou de moins, ne pouvaient influencer l'opinion, que je m'étais formée, que la vente du chemin de fer, telle que faite, était contraire aux intérêts de la Province de Québec, et spécialement du District, dans lequel je résidais.

Q. Considérez-vous que les offres du syndicat Allan-Rivard étaient plus avantageuses que celles qui ont été acceptées par le gouvernement ?

R. Les offres du Syndicat Allan-Rivard ne seraient peut-être pas considérées par moi, aujourd'hui, sous le même point de vue que je les ai considérées alors. Je ne m'en souviens réellement pas, et je ne serais pas prêt, à l'heure qu'il est, à donner les raisons, propres à me faire croire, que les offres du Syndicat Allan-Rivard étaient plus avantageuses que les offres, qui ont été acceptées par le gouvernement.

Q. Quand il s'est agi de vendre, il n'a pas été question du tout de vendre au Grand-Tronc, voulez-vous dire pour quelles raisons ?

R. Je vous avoue franchement, qu'à cette époque, personne ne songeait à ce que le Grand-Tronc deviendrait jamais acquéreur du chemin de fer du Nord. Il avait sa ligne au Sud, et s'il a acquis plus tard le chemin de fer du Nord, ça dû être pour faire pièce au Pacifique. En tous cas, je ne sais pas, par moi-même, les raisons qui ont engagé le Grand-Tronc à acheter le chemin de fer du Nord.

Q. Savez-vous si le premier ministre d'alors a fait des démarches ou des efforts pour vendre le chemin de fer du Nord à la compagnie du Pacifique ?

R. Je crois qu'il est alors allé à Ottawa à cette fin. Depuis ce temps, M. Chapleau m'a répété, à différentes reprises, qu'il avait fait tout ce qu'il était possible de faire pour vendre le chemin à la compagnie du chemin de fer du Pacifique. Il m'a cité le nom de Sir Hector Langevin, à qui il s'était adressé pour l'aider en sa qualité de ministre fédéral, à vendre le chemin à cette puissante compagnie.

Q. Si je me rappelle bien, vous avez accusé le premier ministre d'alors d'avoir fait une spéculation ou d'avoir voulu faire une spéculation, en vendant au Syndicat, dont M. Sénécal était le chef ?

R. Je crois avoir accusé M. Chapleau d'avoir voulu faire une spéculation avec d'autres personnes, entre autres M. Dansereau et M. Sénécal, dans cette affaire de la vente du chemin de fer du Nord. J'ai porté cette accusation, de bonne foi, la croyant strictement vraie. Bien des circonstances depuis m'ont convaincu que, loin d'être riche et d'avoir fait une grande spéculation, M. Chapleau a beaucoup de dettes. M. Dansereau n'a pas de quoi vivre pour demain. M. Sénécal a fait une spéculation, je ne sais pas combien elle lui a rapporté.

Q. Etes-vous en état de nous dire, approximativement, quels profits M. Sénécal a pu réaliser par son arrangement avec le Grand-Tronc ?

R. Il est assez difficile de déterminer les profits que M. Sénécal a faits. Il espérait, je n'ai pas de doute, faire plus et vendre ses débentures au pair. M. Sénécal n'a pas réalisé immédiatement sur cette vente au Grand-Tronc. Il n'a pas été payé pour des débentures, dont il n'a pu disposer jusqu'à ces derniers temps. Je ne sais pas même s'il a disposé de tout encore. Il a eu à partager avec d'autres amis, qui avaient été parties à l'achat comme lui, de sorte que je suis dans l'impossibilité complète de dire quels profits il a retirés par cette vente au Grand-Tronc.

Q. Vous ne savez pas à quel prix il a négocié ses débentures ?

R. Je crois qu'il a négocié à bien des prix différents. M. Sénécal est un spéculateur, il a négocié, je crois, une partie de ses débentures bien au-dessous du prix. Je ne pense pas qu'il en ait vendu une seule quatre-vingt-dix (90) cents dans la piastre.

Q. Etes-vous en état de nous dire, s'il avait bien des dépenses à payer sur le surplus qu'il a pu obtenir du Grand-Tronc ?

R. Il a dû avoir beaucoup de dépenses à payer. On ne forme pas un syndicat comme celui que M. Sénécal a formé, sans faire des dépenses considérables, et de plus on ne tient pas en mains, on ne flotte pas pendant une couple d'années des débentures, comme celles qu'il avait en mains, sans être obligé de faire des dépenses considérables.

Dans tous les cas, c'est une affaire personnelle à M. Sénécal, dont je n'ai aucune connaissance personnelle.

Q. Il a été prouvé devant cette Commission, que M. Sénécal avait demandé à chacun des membres du Syndicat, trois mille (3,000) piastres, pour dépenses préliminaires, seriez-vous en état de nous dire quelles étaient ces dépenses ?

Je ne sais pas quelles étaient ces dépenses. Tout ce que je sais, c'est que durant la lutte sur la vente du chemin de fer du Nord, j'ai été informé par M. Beaubien, député d'Hochelaga, que dans les pourparlers, qui avaient eu lieu entre lui et certaines autres personnes, entr'autres M. Laurent, de Montréal, et M. Gustave Drolet, aussi de Montréal, pourparlers qui avaient pour but une entente entre les membres du Syndicat Allan-Rivard et M. Sénécal, pour l'acquisition du chemin de fer, qu'il avait été question de mettre entre les mains de M. Sénécal, ou qu'il avait été demandé

M. Sénécal une somme de soixante-quinze mille piastres (\$75,000.00) pour dépenses d'organisation.

Q. Savez-vous en quoi consistaient ces dépenses ?

R. Je ne saurais le dire, mais cela pouvait être comme pourcentage à ceux qui auraient fait le travail nécessaire pour arriver à l'achat du chemin de fer.

Q. Avez-vous quelque raison de croire qu'aucune partie de ces dépenses ait été faite pour influencer le vote des députés ou quelques-uns d'entre eux.

R. J'ai sous la main ce que j'ai écrit alors :

Voici ce que j'ai écrit dans le *Canadien* du vingt mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882.):

"M. Tarte a déclaré à l'assemblée d'hier, et il renouvelle sa déclaration, que lors des pourparlers entre les membres du Syndicat Allan-Rivard et M. Sénécal, on a déclaré aux premiers, qu'en sus du prix de vente, il faudrait payer une somme de soixante-quinze mille piastres (\$75,000.00) A quoi devaient servir ces soixante quinze mille piastres [\$75,000.00] ? Entre les mains de qui devaient-elles tomber ? Dans tous les cas, le fait est là indéniable, dans toute sa gravité et sa signification."

Je ne savais pas, je présume, alors, entre les mains de qui cet argent devait tomber. Si je l'avais su, je l'aurais certainement dit. Je n'ai pas dit non plus que les soixante-quinze mille piastres avaient été payées ; j'ai dit simplement, que, dans certains pourparlers, il avait été demandé aux futurs membres du futur Syndicat, une somme de soixante quinze mille piastres.

Q. Est-il à votre connaissance que le vote d'aucun député sur cette question ait été influencé, soit par le gouvernement, soit par M. Sénécal ou quelqu'un pour lui, au moyen de considérations pécuniaires ou autres faveurs de cette nature ?

R. C'est une accusation, trop grave à porter sous serment, pour que je réponde dans l'affirmative. Le gouvernement a certainement exercé toute la pression politique, si je puis m'exprimer ainsi, qui a pu être exercée dans cette circonstance.

Je n'ai pas connaissance que des sommes d'argent aient été payées ou promises à aucun député, ni par le gouvernement, ni par M. Sénécal, et je ne crois pas avoir écrit rien de semblable non plus.

Q. Vous ne pourriez nous citer aucun fait de nature à établir qu'une pareille corruption ait été exercée ?

R. Non.

Q. Vous avez cru aussi, je pense, que la vente des embranchements St-Lin et St-Eustache, en même temps que la section Ouest du chemin de fer Q. M. O. et O. à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, couvrirait encore une spéculation ?

R. Je ne me souviens plus précisément de ce que j'ai dit ou écrit alors. Je me souviens d'une manière vague avoir porté cette accusation. Je l'ai portée de bonne foi, sur des renseignements qui ont dû m'être donnés

par ceux qui, comme moi, étaient opposés à la vente et à toute la politique du gouvernement Chapleau sur cette question-là.

Q. On a prétendu que M. King, beau-père de l'honorable M. Chapleau, était alors propriétaire d'une grande partie de ce chemin de St. Lin, et porteur d'une grande partie des bons de ce chemin, et qu'il avait réalisé par là une grande somme. Pourriez-vous nous fournir les renseignements à ce sujet ?

R. Mon opinion alors était que monsieur King avait réalisé des profits. Je crois qu'il en a réalisé aussi quelque peu, sans en être certain tout de même. En ce qui concerne monsieur King, je n'aurais pas trouvé mal de sa part, ni de la part d'aucun autre capitaliste, qui aurait risqué ses fonds dans une pareille entreprise, qu'il eût fait des profits.

J'ai dû rapprocher son nom de celui de monsieur Chapleau, qui est son gendre, monsieur Chapleau a assuré en chambre, qu'il n'avait, ni directement, ni indirectement touché, lui monsieur Chapleau, des profits.

Je sais qu'il y a encore à propos de ce chemin de fer de St. Lin des procès qui ne sont pas terminés. Je ne sais réellement pas quels ont été les profits que M. King a réalisés, quoique je crois qu'il a été remboursé des avances qu'il avait faites ; parce que, c'est grâce aux avances que M. King a faites, que le chemin de fer St. Lin a été construit.

Q. Savez-vous combien les débentures de ce chemin de fer avaient été vendues ?

R. Au début de l'entreprise, dont j'ai une connaissance personnelle, puisque j'étais notaire et que j'ai passé le premier contrat pour la vente des terrains, les débentures ne valaient rien du tout.

Le fait est que M. Delongchamp, le promoteur de l'entreprise, après avoir fait un certain montant d'argent d'ouvrages, se trouvait tout-à-fait sans ressources et dans l'impossibilité de finir le chemin. C'est alors que M. King est intervenu, qu'il a donné une valeur nouvelle à l'entreprise. Je ne sais pas combien les débentures ont été vendues plus tard.

Q. Longtemps avant la vente de cet embranchement à la compagnie du Pacifique, M. King avait-il cessé d'être actionnaire ?

R. Je crois que M. King a été remboursé avant la vente à la compagnie du Pacifique. Dans tous les cas c'est une simple impression. J'ai perdu cela de vue complètement. J'ai pu me tromper alors, de bonne foi, comme cela m'est arrivé déjà bien souvent sur des questions de fait.

Q. Considérez-vous qu'il était de bonne politique, pour le gouvernement, de vendre dans le temps la section Ouest du chemin de fer, sans vendre ces embranchements-là ?

R. Lorsque la vente de la section Ouest eût été faite, je ne sais pas comment les embranchements, qui y tenaient, pouvaient être exploités par le gouvernement. Comme question de fait, cela n'était pas possible.

Q. Pensez-vous que, dans l'intérêt des localités, où passent ces chemins de fer là, il était à peu près impossible de les séparer du tronc principal ?

R. Oui, c'était tout-à-fait impossible, non-seulement dans l'intérêt

des localités où ils passent, mais dans l'intérêt public même. Pas un gouvernement n'aurait songé à garder une couple d'embranchements comme ceux-là, séparés du tronc principal.

Q. Savez-vous, si le gouvernement avait contribué pour une forte somme à la construction de l'embranchement St. Lin ?

R. Je crois qu'il y avait un certain subside. Je ne me souviens pas, si c'est en terrains ou en argent, je crois qu'il y avait un certain subside de fourni par le gouvernement.

Q. Savez-vous si le gouvernement a contribué autrement que par un subside ?

R. Je ne crois pas, non.

Q. Avez-vous quelque idée des revenus que donne aujourd'hui tout le chemin Q. M. O. et O., ou la Section Est ?

R. Je crois que la Section Est paie à peine l'intérêt de cinq pour cent sur le prix d'achat, et à cete heure, je crois que les revenus ont diminué, sans en être certain cependant, depuis la vente à la compagnie du chemin de fer du Pacifique.

Q. Connaissez-vous les conditions de l'arrangement intervenu entre M. Sénécal et le Grand Tronc ?

R. Je crois que le Grand Tronc a donné à M. Sénécal un million deux cent cinquante mille piastres [\$1,250,000.00] de débenture res, en sus du prix payé par M. Sénécal au gouvernement. Je n'ai pas le montant exact, mais le Syndicat, dont M. Sénécal faisait partie et dont il était le chef, avait, depuis l'achat, fait des dépenses considérables sur le chemin.

Q. Pouvez-vous préciser quelles dépenses ?

R. Je ne puis pas préciser.

Q. Vous ne pouvez dire, d'aucune manière, pourquoi ces dépenses ont été faites ?

R. Le chemin de fer a été changé de voie à Québec, et l'on m'a assuré, si je me rappelle bien, qu'il y avait eu des travaux de faits, pour cinq ou six mille piastres [5 ou \$6,000.00], mais je n'ai pas de chiffres exacts à donner.

Q. Savez-vous si le matériel roulant a été augmenté dans l'intervalle qui s'est écoulé entre les deux ventes ?

R. Je ne saurais le dire.

Q. Pour connaître les profits réalisés par M. Sénécal, il faudrait donc, d'abord connaître quelles sont les dépenses qu'il a faites, en second lieu, savoir à quelles conditions il a pu négocier ses débentures ?

R. Certainement.

Q. Et vous ne pourriez pas donner de chiffres précis là-dessus ?

R. Non, cela m'est tout-à-fait impossible.

Q. Connaissez-vous le dernier arrangement, intervenu entre le gouvernement de la puissance, le Grand Tronc et la compagnie du chemin de fer du Pacifique ?

R. Non, je n'en connais pas la nature exacte.

Q. Vous ne seriez pas en état de nous dire à quelles conditions M.

Sénécal a acheté les parts d'un certain nombre des membres du Syndicat ?

R. Je ne pourrais pas le dire.

Q. Vous êtes vous formé une opinion sur le règlement intervenu, entre le gouvernement provincial et la corporation de la Cité de Québec, après la vente, au sujet de la souscription du million par la Cité de Québec ?

R. Je me suis peu occupé de ce règlement, je ne m'en suis pas formé une opinion exacte.

Q. Seriez-vous en état de faire des calculs à ce sujet ?

R. Non, pas du tout.

Q. Vous ne seriez pas en état non plus de nous dire, si le règlement, intervenu après la vente, entre le syndicat du chemin de fer du Nord et le gouvernement, a été en faveur de l'une ou de l'autre des parties contractantes ?

R. Non, je n'ai pas d'opinion là-dessus.

Q. Dans votre discours en [1879] mil huit cent soixante-dix-neuf, à la page [34] trente-quatre du rapport des débats de M. Desjardins, vous disiez avoir les détails sur la transaction de la ferme Gale et de la propriété Bellerive. Pourriez-vous nous donner ces détails ?

R. Je n'ai plus ces détails. Je crois qu'il y a des députés, qui ont pris part au débat alors, qui seraient en état de donner les renseignements précis que nous avons à cette époque.

Q. Vous avez proposé un vote de non-confiance dans le gouvernement Joly au sujet des *nut-locks* du docteur McKay, pouvez-vous donner des détails là-dessus ?

R. Je crois en deux mots, que cette affaire a été expliquée depuis d'une manière plus claire et plus tormelle, que nous l'avions définie alors. Il est certain, que c'était une affaire malheureuse, dans laquelle le gouvernement Joly s'était laissé entraîner. Des sommes considérables d'argent, plusieurs milliers de piastres, je crois, ont été payées pour lesquelles, il n'y a pas eu de valeur donnée. Si je me rappelle bien, l'accusation portée alors était telle qu'on l'a répété maintenant. Cette affaire des *nut-locks* avait été faite dans le but d'obtenir des fonds électoraux pour certaines élections.

Q. Pour l'élection de M. Mercier ?

R. Pour l'élection de St-Hyacinthe. Il y avait trois ou quatre élections alors. Celles de St-Hyacinthe, de Verchères, de Rouville et Chambly, si je me rappelle bien.

Q. Avez-vous des renseignements positifs à donner là-dessus ?

R. J'ai toujours compris, par la manière, dont le docteur Mackay en a parlé, non seulement devant moi, mais devant bien d'autres personnes, qu'il avait payé, pour faire ces élections, celle de St Hyacinthe comme les autres, des sommes considérables d'argent, provenant de cette transaction malheureuse.— Le docteur Mackay était d'une bien grande discrétion, il n'a jamais mentionné le montant.

Q. C'était des montants considérables ?

R. Oui.— Celui, de qui je tenais le plus de renseignements, c'est M. A. R. Macdonald, surintendant de l'Intercolonial, qui avait eu des conversations, je crois, avec le docteur Mackay à ce sujet. Jecrois qu'il est parfaitement admis maintenant, dans tous les cercles politiques, sans distinction de partis, que cette affaire était une affaire électorale, une affaire faite pour obtenir des fonds d'élection.

Q. Etes-vous capable de renseigner la Commission sur l'accusation portée contre Monsieur Sénécal, qu'il avait retiré plus d'argent, qu'il avait droit d'en retirer, pendant qu'il administrait le chemin de fer du Nord ?

R. Non, tous les comptes ont été mis devant la Chambre, mais je n'étais pas alors député. Devant la Commission des comptes publics, dont j'ai suivi avec assez de soin les travaux, je crois, que cette accusation n'a pu être établie.

Q. Etes-vous capable d'établir, que le curé Labelle avait offert, au nom de Sir Hugh Allan, d'acheter tout le chemin Q. M. O. et O. pour la somme de neuf millions [\$9.000.000.00] ?

R. Je ne puis pas établir cela.

Q. Connaissez-vous quelque chose à ce sujet ?

R. Non.

Q. Connaissez-vous quelque autre chose, qui soit de nature à éclairer la Commission sur les matières de cette enquête ?

R. Je ne vois rien autre chose que je connaisse.

Et le témoin ne dit rien de plus.

LE VINGT-TROISIÈME jour de décembre 1885.

PRESENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal,

DEPOSITION de L'HONORABLE FRANÇOIS-XAVIER TRUDEL, *de la cité de Montréal, dans le district de Montréal, Sénateur, âgé de 47 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes rédacteur du Journal appelé *l'Etendard* ?

R. Oui monsieur.

Q. Vous êtes dans la politique depuis un bon nombre d'années ?

R. Oui monsieur, il y a à peu près vingt-cinq [25] ans, que je fais plus ou moins de politique. Je suis dans la politique active depuis le printemps de mil huit cent soixante et onze [1871].

Q. Vous avez été député à l'Assemblée Législative de Québec, pendant quelques années ?

R. J'ai été à l'Assemblée Législative de Québec, pendant le parlement, élu en mil huit cent soixant et onze [1871], et j'ai siégé jusqu'en mil huit cent soixante et quinze [1875].

Q. Vous n'étiez plus en parlement, lorsque le gouvernement de la Province s'est chargé de la construction du chemin de fer du Nord ?

R. Oui monsieur, voici, il y a eu plusieurs parlements, qui se sont occupés de la chose, mais je crois que j'étais sorti du parlement, lorsque le gouvernement a assumé les obligations de la compagnie du chemin de fer du Nord et de la colonisation du Nord, mais je n'en suis pas certain.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de la construction de ce chemin et des questions qui on été soulevées alors ?

R. Oui monsieur, Il y a déjà quelques années de cela ; mais j'ai un assez bon souvenir de la construction du chemin de fer. Je m'en suis occupé d'une manière toute spéciale. J'ai toujours pris beaucoup d'intérêt à la construction du chemin de fer du Nord, et j'ai eu connaissance, comme homme public, des accusations, qui ont été portées notamment dans le printemps mil huit cent quatre-vingt-deux [1882].

Q. Je parle de la construction uniquement ?

R. Quant à la construction, je n'ai pas été mêlé personnellement aux transactions concernant la construction du chemin de fer, mais à plusieurs reprises, des personnes mêlées à la construction m'ont fait part de certains faits qui font partie des accusations qui ont été portées plus tard.

Q. Un fait, sur lequel des accusations ont été portées, est le changement de trace entre Maskinongé et Montréal, avez-vous quelque chose à nous dire à ce sujet là ?

R. Quant au changement de trace, je me rappelle très bien qu'il y avait deux théories, d'abord celle allant à dire que le chemin de fer devait arriver à Montréal par le *Bout-de-l'Isle*, et une autre voulait que le chemin de fer fût dirigé en ligne droite—Je ne me rappelle pas, si c'est de Maskinongé ou d'un autre point, mais dans tous les cas, d'une certaine distance, entre Trois-Rivières et Montréal. Je crois plutôt que c'est tout droit sur Terrebonne. Je me rappelle que ceci naturellement a soulevé un intérêt très intense dans la population, et je m'en suis moi-même préoccupé dans le temps.

Q. Avez-vous une opinion sur cette question de savoir quel était le meilleur des deux tracés ?

R. Je ne pouvais pas me former une opinion, d'après mes connaissances personnelles, pour pouvoir dire quelle était la meilleure des deux lignes, parceque je ne suis pas ingénieur, mais d'après plusieurs personnes, que je croyais compétentes dans ces matières—et surtout en examinant la carte géographique de cette partie du pays—je n'avais guère de doute, ou plutôt, de fait, je n'avais pas de doute que le meilleur tracé et le seul tracé national, ne fut celui du *Bout-de-l'Isle*—c'est-à-dire, celui faisant

arriver le chemin de fer directement par Montréal-Est, en passant par le Bout-de-l'Isle, et en faisant un pont pour relier l'Isle de Montréal à la terre ferme, vers l'endroit où se trouve le village de Charlemagne d'un côté, et la Rivière des Prairies de l'autre.

Q. Je suppose que vous ne pourriez nous fournir aucun calcul ou chiffre à ce sujet ?

R. Non monsieur, certainement, seulement il m'est arrivé, un peu accidentellement, il est vrai, d'assister un jour, sans le vouloir, à une conversation, qui se tenait au comité des chemins de fer à Ottawa. Je me rappelle qu'un M. Light, ingénieur, avait préparé un plan du pont Royal Albert, que l'on voulait construire, pour mettre le chemin de fer du Nord en communication avec les réseaux de chemins de fer du Sud. Ce plan avait été soumis au parlement fédéral. A ce sujet là un jour, où je croyais que la question, se rapportant à ce plan, devait venir devant le comité des chemins de fer, je m'étais rendu au comité, mais je m'étais trompé d'heure et j'étais arrivé une heure avant l'ouverture du comité ; là j'ai assisté à une conversation—sans y prendre part, à une conversation, qui avait lieu entre un certain nombre de messieurs de langue anglaise, appartenant à Montréal-Ouest. J'ai compris alors parfaitement bien, qu'il y avait parmi eux des hommes, que je ne connaissais pas parfaitement bien, mais que j'ai compris être des ingénieurs,—et parmi ces messieurs,—je ne pourrais pas le jurer,—mais j'ai cru comprendre, que monsieur Sandford Fleming en était un. Alors j'ai compris parfaitement bien, d'après la conversation que j'ai entendue là, qu'il y avait parmi ces messieurs un parti pris de priver Montréal Est du bénéfice du terminus du chemin de fer du Nord. Voici à peu près ce qu'ils disaient : ce chemin de fer, il y a moyen de le faire arriver par Montréal-Ouest. Ce plan était simplement ceci : c'était de se servir de la théorie de faire arriver le chemin de fer par Terrebonne, et ensuite, naturellement, de Terrebonne, en alléguant que l'on ne pouvait éviter un ou deux ponts, nous pourrions l'envoyer directement, soit sur Sainte Louise, soit sur Sainte Thérèse, et alors le chemin du Nord se trouvera à arriver à Montréal par l'Ouest au lieu de venir par l'Est. J'ai été très frappé naturellement de ces raisons que l'on donnait ; —je n'étais pas mêlé à cette conversation-là, et je dois dire même que je ne cherchais pas à l'écouter d'abord ; mais je dois dire que certainement la chose m'a frappé, vu l'intérêt considérable que je prenais dans la question du chemin de fer —alors ce que j'ai entendu m'a fait dresser les oreilles, et j'ai cru saisir la théorie, ou les plans plutôt des ces messieurs-là—j'ai conclu de là que, sans mettre en aucune manière en doute la sincérité des intentions de ceux qui ont présenté et soutenu le changement de tracé, j'ai conclu, dis-je, qu'ils avaient pu être victimes d'une intrigue dans ce sens-là, parce que dans la conversation dont il est question, j'ai compris très-bien, que quelqu'un disait simplement ceci par exemple : Il va être très facile de passer le chemin de fer par Terrebonne, parceque, à l'heure qu'il est, la plupart de ceux qui sont sensés représenter les intérêts de Montréal-Est se trouvent tous aussi à avoir des intérêts d'affection à Terrebonne—on disait ceci : Monsieur Masson, qui est le chef reconnu des conservateurs de la

province de Québec dans le parlement Fédéral, demeure à Terrebonne, et monsieur Chapleau—je ne me rappelle pas quelle position monsieur Chapleau occupait dans le gouvernement, dans le temps, mais je sais qu'il était un des membres du gouvernement au parlement local, je sais dans tous les cas, que monsieur Chapleau occupait dans le temps une position importante dans le gouvernement ; on disait, monsieur Chapleau est né à Terrebonne et il représente Terrebonne. Monsieur Taillon, qui représentait alors Montréal-Est dans le parlement de Québec, est lui aussi né à Terrebonne ; monsieur Alphonse Desjardins, député du comté d'Hochelega, est lui aussi né à Terrebonne ; et tout naturellement, tous ces messieurs devront nécessairement avoir des intérêts, des affections très-prononcées pour Terrebonne. Maintenant, il y a hier six à sept ans que j'ai entendu cette conversation-là, je n'entends pas, la rapporter, même approximativement, telle que je l'ai entendue, je vous donne seulement l'impression bien formelle qui m'en est restée.

Q. Vous ne pouvez pas nommer, je suppose, les personnes qui tenaient cette conversation que vous venez de rapporter ?

R. Non, monsieur, parce qu'il est de fait que, dans ce groupe de citoyens, il y en avait quelques-uns que je connaissais de vue seulement—c'est-à-dire que je savais que c'était des négociants importants de Montréal-Ouest, et qui appartenaient à la nationalité anglaise, enfin, je les avais vus dans bien des circonstances—Je les connaissais de vue, et je savais que c'était des négociants de Montréal-Ouest, c'est à peu près tout ce dont j'ai eu connaissance. Mais remarquez que je vous dis seulement ce dont je me souviens, je ne prétends pas raconter toute la conversation, telle qu'elle a eu lieu. Je ne me rappelle pas des noms de ceux qui étaient présents, mais je suis resté sous l'impression que monsieur Sanford Fleming était parmi ces messieurs, et je suis resté sous l'impression aussi que monsieur Robertson, qui a été ensuite le président du "Corn Exchange"—de la Bourse à Montréal et qui est un des marchands les plus importants de Montréal, se trouvait parmi eux, et je suis resté sous l'impression, aussi qu'il y avait un des messieurs Allan parmi eux.—Maintenant, il y avait aussi avec eux un des membres du Sénat, monsieur Haythorn, de l'Île du Prince-Edouard. Ce qui m'a frappé, c'est que ce monsieur Haythorn, qui est un homme d'étude et un homme sérieux, qui est un homme, qui prend beaucoup d'intérêt à toutes les questions, qui se présentent, enfin qui est un de ces hommes, très anxieux de se renseigner sur toutes les questions qui viennent devant le parlement (J'avais eu occasion de causer avec monsieur Haythorn de nos plans, de nos projets dans la Province de Québec, de nos projets sur le chemin de fer du Nord et monsieur Haythorn avait été enthousiasmé sur le plan du pont Prince Albert), ce qui avait frappé surtout mon attention, c'est surtout le fait, autant que je puis me rappeler, que monsieur Haythorn se faisait l'avocat de nos prétentions en faveur du pont Royal Albert. Je me rappelle très bien que monsieur Haythorn—je ne sais pas qui l'en avait informé—disait : "Comment voulez-vous arriver dans Montréal par

“ l'Ouest, lorsqu'il existe un Statut, qui exige que la jonction des deux
“ lignes de chemin, le chemin de fer du Nord et le chemin de fer de colo-
“ nisation du Nord se fasse dans Montréal-Est.” Et il faisait valoir aussi
cet argument : “ Je comprends que l'intérêt majeur, qu'il y a à servir,
“ c'est d'unir les réseaux de chemins—de chemins de fer du Sud—en
“ dehors de la voie du Grand Tronc, avec le chemin de fer du Nord ;
“ or, comment voulez vous unir ce réseau des chemins de fer du Sud
“ avec le chemin de fer du Nord, si ce n'est par un pont dans l'Est ? ”
Alors je me rappelle qu'un homme, que j'ai cru être un ingénieur,
lui a dit là-dessus : “ J'ai pensé à cela, et j'ai même examiné le pont
“ Victoria à ce point de vue là, et je suis convaincu, qu'avec des frais
“ relativement peu considérables, on peut mettre une double voie sur
“ le pont Victoria.” Monsieur Haythorn lui dit alors : “ quand bien
“ même vous mettriez une double voie sur le pont Victoria, cela ne
“ suffirait pas encore pour les fins du commerce à venir ” Alors ce
monsieur lui a dit : “ on bâtira un autre pont à côté du pont Victoria.”
La théorie était, qu'il ne fallait rien pour la partie Est de Montréal.
Alors j'ai compris que c'était par hostilité pour la partie Est de Mon-
tréal, qu'on voulait faire passer le chemin de fer par Terrebonne, afin
de le faire arriver par la partie Ouest de Montréal. J'ai à peine besoin
de vous dire, qu'après un laps de temps aussi considérable, tous ces sou-
venirs là ne peuvent être très précis, cependant il y a certains traits de
cette conversation, qui m'avaient tellement frappé dans le temps, que
je m'en rappelle bien. Je me rappelle bien l'idée qui dominait dans
tout cela.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de la construction du
chemin de fer de ceinture ou *loop-line* à Trois Rivières ?

R. Non M., je ne connais que ce que les journaux ont dit dans le
temps que ce chemin a été construit, ce que la polémique des journaux
a fait connaître dans le temps, ou ce que j'ai pu connaître par les
débats du parlement local, débats tels que rapportés dans les jour-
naux du temps.

Q. Pourriez-vous nous fournir quelques renseignements au sujet
de l'acquisition, par le gouvernement de certaines propriétés à Mont-
réal, savoir la ferme Gale et la propriété Bellerive ?

R. Je n'ai eu aucune connaissance personnelle de ces transactions là,
à part de ce que j'ai lu dans les journaux.

Q. Avez-vous une idée de la valeur de ces deux propriétés, je parle
de la valeur par pied ?

R. J'ai bien une idée approximative de la valeur de ces propriétés,
mais je ne pourrais pas vous dire au juste. Est-ce que vous me
demandez seulement pour le terrain de la propriété Bellerive, ou pour
le terrain de la ferme Gale aussi ?

Q. Les deux ?

R. Au meilleur de ma connaissance, j'aurais estimé le terrain de la
ferme Gale, surtout la partie du front de la propriété, c'est-à-dire la
partie le plus près du fleuve St-Laurent, à peut-être douze à quinze

cents du pied, sur une profondeur, disons de peut-être de trois ou quatre arpents ; quand je dis douze à quinze cents du pied, je parle d'une vente en bloc.

Maintenant quant à la propriété Bellerive, c'est une propriété que j'ai toujours considérée comme excessivement belle, c'est un très beau site. Il y avait dans le temps, qu'elle a été vendue au gouvernement, une maison construite dessus. Cette propriété est maintenant transformée en parc public.

Q. Combien pouvait valoir cette propriété en mil huit cent soixante et dix-neuf ?

R. Mon opinion est, qu'en mil huit cent soixante et dix-neuf [1879], bien que ce fut une époque, où la propriété fut excessivement dépréciée dans la partie Est de Montréal, le terrain de la propriété Bellerive aurait été bon marché, vendu à trente cinq cents [35] ou quarante [40] cents du pied. Cette propriété est bornée d'un côté par le fleuve St-Laurent, et je crois même que ce terrain vendu, à cinquante cents [50] du pied, n'aurait pas été un prix excessif.

Q. La valeur de la propriété, je suppose, a beaucoup varié depuis quelques années à Montréal ?

R. La valeur de la propriété a varié énormément à Montréal depuis quelques années.

Q. Est-ce qu'elle a varié plus dans cette partie-là, que dans les autres ?

R. Moins. Il est de fait que cela a varié beaucoup (excepté naturellement dans la bonne partie de Montréal), partout il y avait des terrains vacants. Mais par exemple, au centre de la ville, dans la bonne partie commerciale, cela n'a guère varié ;—je connais cela un peu par expérience ;—je connais qu'il y a certaine localité, à l'intérieur de la ville où la propriété n'a jamais baissé. Je crois même qu'elle a toujours augmenté. Ainsi, par exemple, j'ai acheté pour ma femme sur la rue St-Laurent, des propriétés qui ont pu traverser toute cette crise-là, et qui n'ont pas baissé de valeur. Maintenant, en dehors de cela, j'ai moi-même fait l'expérience personnelle des propriétés qui ont baissé de trois cent pour cent de valeur au moins.

Q. Considérez-vous que la propriété Bellerive, vendue le vingt-cinq avril mil huit soixante et dix-neuf [1879], à raison de [60] cents du pied était vendue trop cher.

R. Pour donner une opinion, bien formelle sur ce point là, il faudrait connaître quelle était la valeur exacte des bâtisses qu'il y avait sur l'immeuble, au moment de la vente en question. Quant à moi, mon opinion est que ce terrain là valait, disons de quarante à cinquante [40 à 50] cents du pied, à cette époque là, je sais qu'il y avait sur cette propriété là une maison double, une maison d'apparence assez considérable. Enfin, il y avait des dépendances. Maintenant, quelle était la valeur intrinsèque de cette maison là, cela pouvait être une vieille bâtisse ne valant rien du tout, et cela pouvait être une bâtisse d'une valeur très-considérable. Je n'ai pas l'idée de la valeur de la bâtisse

qu'il y avait sur cette propriété, de sorte que l'estimation, que j'en donne, est plutôt une estimation, qui concerne la valeur du terrain en question sur laquelle valeur du terrain, je suis plus positif.

Q. De mil huit cent soixante et quinze [1875] à mil huit cent soixante et dix-neuf [1879], est-ce que la propriété a beaucoup augmenté de valeur dans cette partie de la ville de Montréal ?

R. Mon opinion est que, de mil huit cent soixante et quinze à mil huit cent soixante et dix-neuf [1879], la propriété dans tout Montréal Est ne doit pas avoir augmenté de valeur en prenant le quartier en général ; mais d'un autre côté, je sais que vers cette époque-là, autant que je puis me rappeler, la rue Ste Marie a été élargie précisément à cet endroit là, et naturellement le côté, qui a été exproprié et qui était fort mal bâti, ou qui n'était pas bâti du tout dans la plupart des endroits, a été ensuite rebâti très-bien, je veux dire très-bien pour cette partie-là. Après cet élargissement de la rue Ste Marie et des reconstructions faites, je me rappelle qu'il y a eu augmentation locale très-considérable, même tellement considérable, que les propriétés, à partir de la prison de Montréal, à aller jusqu'à la traverse du pied du courant, avaient pris plus de valeur qu'au centre même de la ville de Montréal. Cette augmentation dans la valeur de la propriété était due simplement à l'amélioration locale, qui avait été faite à cet endroit-là. Et il est de fait que les magasins dans cette partie s'étant rebâtis, il s'était établi un commerce considérable—commerce qui était alimenté par des paroisses très-riches—des paroisses, comme Longueuil, Varennes, Chambly, dont les cultivateurs viennent à la ville, traversent à la traverse de Longueuil et se trouvent à arriver dans cette partie-là de la ville. Enfin toutes ces circonstances-là avaient donné à cette partie de la ville une augmentation assez considérable, autant que je puis me rappeler.

Q. Vous êtes-vous formé une opinion dans le temps, au sujet de l'opportunité de bâtir l'embranchement de Saint Martin—c'est-à-dire l'embranchement de Terrebonne à Saint-Martin, pour relier les deux chemins de fer—et pouvez-vous nous donner quelques renseignements à ce sujet.

R. Mon opinion, qui, au reste, a été, je crois, l'opinion à peu près unanime des gens de Montréal—surtout de Montréal-Est—était que le chemin de fer du Nord devait se continuer en ligne à peu droite de Terrebonne à Montréal-Est. On ne concevait pas du tout dans les commencements, qu'il pût en être autrement ; et quant à moi personnellement, quand j'ai vu que le chemin de fer se construisait de Terrebonne à Saint-Martin, j'ai vu la réalisation de mes prévisions ou plutôt du plan que j'avais saisi dans la conversation, que j'ai rapportée plus haut. J'ai cru tout simplement que le tout avait été amené par les mêmes intérêts ou les mêmes intrigues, ou enfin par les mêmes causes, que celles que j'ai indiquées plus haut et que j'avais saisies dans la conversation que j'ai citée.

Q. Avez-vous connu quelque chose au sujet des *nut locks* vendus par le Docteur Mackay au gouvernement de Monsieur Joly ?

R. Je ne connais rien du tout, excepté ce que les journaux en ont dit.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de la construction des embranchements de Joliette et de Berthier ?

R. Je ne connais rien de bien formel, je me rappelle, que dans le temps ou quelque temps après, des gens, dont je ne me rappelle pas les noms aujourd'hui, mais qui se trouvaient avoir été mêlés à la construction de ces embranchements de Joliette et de Berthier, m'ont communiqué certains faits, auxquels j'ai porté assez peu d'attention dans le temps, mais qui m'ont laissé sous l'impression, que dans la construction de ces embranchements là, il y avait eu quelque chose d'incorrect. Je ne pourrais guère spécifier quelles sont les spéculations qui ont été faites, mais il est de fait que je suis resté sous cette impression là, d'après ce que certaines personnes m'ont dit ; je suis resté sous l'impression, que les spéculations y avaient joué un certain rôle, et un rôle assez général même.

Q. Vous ne seriez pas en état de nous dire exactement, quel était le montant des intérêts de monsieur Sénécal dans ces embranchements là ?

R. Non, monsieur, je ne pourrais pas vous le dire directement.

Q. Vous ne savez pas autre chose que ce qu'il y a dans les documents publics ?

R. Voici ce qu'il y a : il m'est arrivé quelque temps après la construction de ces embranchements là, il m'est arrivé assez souvent que des gens par exemple, qui étaient employés à la construction de ces embranchements comme des sous-contracteurs, enfin des gens qui avaient des intérêts contraires à ceux de monsieur Sénécal, et qui étaient même quelquefois en hostilité avec monsieur Sénécal, ou des gens qui étaient poussés même par l'intérêt public exclusivement (je ne suis pas capable de vous dire exactement, vu que je ne prenais pas toujours un grand intérêt dans ces questions là,) il est arrivé, dis-je, assez souvent, que ces gens-là venaient me faire des confidences, et je savais un peu par expérience, que dans toutes ces choses-là, il fallait en prendre et en laisser beaucoup. La plupart du temps je n'y attachais pas beaucoup d'importance, mais il y a certains faits généraux qui me sont restés et qui me sont présents à la mémoire—peut-être que ce ne sont pas des faits, qui regardent plus ces embranchements là que les autres parties du chemin de fer, mais il y a certains faits généraux qui intéressent toute l'affaire du chemin de fer du Nord et ces embranchements là aussi. Maintenant je ne pourrais pas appliquer ces faits là spécialement aux embranchements de chemin de fer de Joliette et Berthier, plutôt qu'au reste du chemin de fer du Nord.

Q. Si je vous comprends bien, vous n'êtes pas en position de nous dire en chiffres quels étaient les intérêts de monsieur Sénécal dans ces deux embranchements là, et s'il a réalisé des profits en vendant plus tard ces chemins là au gouvernement ?

R. Je suis sous l'impression, mais je ne me rappelle pas de quelle manière j'ai acquis cette impression là, mais je suis sous l'impression que c'était monsieur Sénécal qui, en même temps qu'il était l'administrateur du chemin de fer du Nord, construisait en son nom personnel ces chemins de fer là. Et maintenant, il a réussi à les revendre au gouvernement ;

c'est l'impression qui m'en est restée ; maintenant comment cette impression m'est-elle venue ? Je ne m'en rappelle pas.

Q. Pouvez-vous nous dire quelque chose de l'administration du chemin de fer du Nord par monsieur Sénécals comme surintendant ?

R. La question est bien large, je dirai même immense.

Q. Je vais préciser d'avantage, on a prétendu que monsieur Sénécals avait dissimulé les revenus exacts du chemin de fer du nord, afin de pouvoir l'acheter plus tard à meilleur marché, seriez-vous en état de nous fournir des renseignements, au sujet de cette accusation-là ?

R. Tout ce que je pourrais faire serait de répéter ce que j'ai déjà dit dans mon journal, c'est-à-dire de prendre cela dans les documents publics, et dans les journaux, où je suis bien certain que monsieur Sénécals avait des intérêts considérables, et qui étaient considérés comme ses organes, c'est-à-dire, prendre des affirmations, des avances disséminées, à droite et à gauche, et d'en tirer la conclusion, parce que, quant à ma connaissance personnelle, je n'ai jamais fait d'examen spécial d'aucun compte, ni de la manière, dont monsieur Sénécals administrait le chemin de fer. Seulement il y a eu, à différentes époques, des discussions dans les journaux, et j'ai compris alors, que quand monsieur Sénécals avait des intérêts différents à faire prévaloir, alors des journaux, que je considérais comme ses organes, et où je suis certain que monsieur Sénécals avait des intérêts considérables, pour défendre une position, par exemple, alléguaient en un certain temps certains faits pour couvrir un intérêt immédiat, et ensuite, quelques mois après ou quelques semaines après, alléguaient d'autres faits pour répondre aux besoins d'une autre discussion ; et j'ai cru pouvoir constater de la manière la plus claire possible, que les contradictions, mises en regard les unes des autres, jetaient un grand jour sur la question, c'est-à-dire que certains avancés, faits lorsque l'on discutait une question, contre disaient d'autres avancés concernant une question, qui n'était pas alors discutée ; il était précieux de les recueillir, et ensuite de les mettre en regard avec ce que l'on disait, lorsque l'on discutait une autre question quelque temps plus tard, parce qu'il y avait des contradictions flagrantes dans ces différents cas. Ensuite, par exemple, s'il s'agissait de justifier monsieur Sénécals de sa conduite dans certaines transactions, on alléguait certains faits qui étaient la condamnation de sa conduite dans d'autres transactions. Comme journaliste, j'ai eu occasion de faire souvent de ces raisonnements et de ces rapprochements-là, entre les différentes affirmations que faisaient ses organes, et c'est comme cela que je me suis fourni les renseignements que je pourrais vous donner, si vous en êtes satisfait, et si toutefois ce sont des renseignements, qui peuvent être d'aucune utilité à la Commission. Ce n'est pas précisément un témoignage, mais cela consisterait à indiquer certains faits, que la Commission pourrait vérifier par elle-même. Ce sont certains faits qui m'ont frappé dans le temps et qui pourraient peut-être ne pas frapper autant certaines autres personnes, qui n'étaient pas dans les mêmes circonstances que moi.

Q. Ce sont là des considérations générales et des inductions ?

R. Oui M. exactement.

Q. Mais, pour le moment, je désire savoir de vous, si vous êtes en état d'établir, soit par des extraits de journaux, que vous appelez des organes de M. Sénécal, soit autrement, que M. Sénécal ait diminué le revenu net du chemin de fer du Nord, pendant qu'il était Surintendant, ou l'ait dissimulé ?

R. A ce point de vue là, je me rappelle avoir vu, par exemple ce fait-ci, et cela, immédiatement après l'achat fait par M. Sénécal du chemin de fer du Nord, je me rappelle d'avoir vu, qu'un nombre considérable d'employés je suis sous l'impression, que c'est à peu-près une centaine, ont été démis de leur emploi. Et sans connaître personnellement quel était le salaire de ces employés en mettant seulement pour moyenne une piastre (\$1,00) par jour de salaire à chacun de ces employés là, un item qui représente cent piastres (\$100) par jour et par conséquent trente mille piastres par année (\$30,00) par année au moins.

En voyant cela, je me suis dit alors, bien que je n'aie pas eu occasion de voir tous les rapports, que M. Sénécal a dû faire en sa qualité de surintendant du chemin de fer du Nord du gouvernement. Je suis moi-même sous l'impression que M. Sénécal n'a pas fait un rapport spécial, formel, au gouvernement lui disant ; Il y a un tel nombre d'employés, qui sont parfaitement inutiles, et j'avise le gouvernement de les décharger. S'il n'a pas fait cela, il a naturellement laissé ignorer au gouvernement un fait très-important, qui changeait très considérablement l'estime, que le gouvernement, ou la législature pouvait faire de la valeur du chemin ou de son rendement, parce-que, naturellement, si on fût venu dire au parlement Voilà trente mille piastres (\$30,000) de dépenses, qu'il est très facile de faire disparaître, d'un seul trait de plume en quelque sorte, naturellement le chemin aurait coûté moins, les dépenses d'exploitation eussent coûté trente mille piastres (\$30,000) de moins par année, par conséquent ces trente mille piastres [\$30,000] devaient représenter par là même un capital, produisant trente mille piastres (\$30,000) par année de plus, mais je ne connais pas parfaitement, comme je viens de vous dire, les informations, que M. Sénécal a données au gouvernement, en sa qualité d'administrateur du chemin de fer du Nord, si ces informations n'ont pas été données d'une manière formelle au gouvernement ; ensuite comme le fait de la part de M. Sénécal de décharger ces employés là immédiatement après qu'il est devenu acquéreur du chemin de fer, démontre que son idée était bien fixée sur ce point là, on doit en inférer qu'il aurait dû faire connaître ce fait là au gouvernement, ou qu'il a caché ce fait là au gouvernement, si toute fois il le lui a caché.

Q. Pourriez-vous citer d'autres faits, tendant à établir que monsieur Sénécal aurait, soit dissimulé le revenu net du chemin de fer, soit diminué ce revenu par des dépenses extravagantes ?

R. Je ne connais pas de faits directs. Il y a le fait de la construction des embranchements. Ensuite de cela il y a le fait de grandes dépenses personnelles, qui sont de notoriété publique, que tout le monde connaît, dépenses qui ont été faites par monsieur Sénécal à une époque, où j'avais de positives informations que M. Sénécal était

insolvable. Ainsi, je tenais par exemple d'un des directeurs de la Banque du Peuple, que quelques mois après être entré comme administrateur du chemin de fer du Nord, monsieur Sénécals est allé trouver la Banque du Peuple, et il a demandé une composition à la Banque du Peuple de vingt cents dans la piastre, payable en dix paiements de deux cents dans la piastre chacun. Naturellement alors, j'ai conclu de là que monsieur Sénécals par là même admettait son insolvabilité. Il y a eu, je crois, une décision de la Banque du Peuple, je ne voudrais pas assurer la chose tout à fait, mais mon impression est que c'est dans le mois d'avril mil-huit cent quatre-vingt (1880) que la Banque du Peuple a pris action sur cette proposition là, et c'est peu de temps après ce temps là, que monsieur Sénécals s'est trouvé mêlé à des transactions, tellement grandes, et faisant des dépenses, tellement considérables que, réellement il faudrait être bien charitable, pour ne pas arriver à la conclusion, qu'il abusait peut-être de sa position d'administrateur du chemin de fer du Nord, pour prendre le revenu de cette administration là, pour construire des embranchements de chemins de fer, ou pour faire d'autres affaires, c'est la conclusion, qui naturellement m'est venue à l'esprit.

Q. Croyez-vous que la manière, dont l'exploitation du chemin de fer était organisée, et surtout la manière dont les recettes étaient collectées pouvaient permettre à monsieur Sénécals de s'approprier quelque chose du revenu du chemin de fer ?

R. Avec la peu d'expérience professionnelle que je possède, je crois que la chose est très-possible. Cela dépend sans doute de l'habileté de celui qui juge à propos de le faire, et je dois dire que certains faits même m'ont été livrés ; je n'ai pas d'objection même à donner les noms de ceux qui me les ont dits, et je suis porté à croire que cela se faisait. Il y a, par exemple un sous-contracteur, qui m'a dit un jour (c'est un nommé Roberge, je ne me rappelle pas de ses initiales,) je ne lui ai parlé probablement, que trois ou quatre fois, dans toute ma vie, je ne le connaissais pas, je savais seulement, que c'était un sous-contracteur sur le chemin de fer du Nord, et il m'a dit : " Je dois vous informer de ceci, vous en ferez ce que vous voudrez. Il y a un certain nombre de messieurs, que j'ai compris être monsieur Sénécals et quelques autres messieurs, même quelques membres du gouvernement... il y a un certain nombre de messieurs qui ont ce mode-ci de prélever de l'argent : quand ils ont besoin d'argent, ils viennent me trouver et ils me disent : Roberge, fais-nous un compte de ballast pour vingt mille piastres (\$20,000), ou pour vingt cinq mille piastres [\$25,000], le montant dont ils ont besoin. Alors je leur fais un compte de ballast et je le leur donne quittance. Ils vont chez le trésorier, et ils se font donner le montant. " Voilà ce que monsieur Roberge m'a dit—Alors là-dessus je ne me rappelle pas trop de la conversation, que j'ai eue avec lui ; mais, autant que je puis me rappeler, je lui ai demandé comment ceci était possible—voici la réponse qu'il me fit là-dessus : Monsieur, le ballast est une chose

“ spéciale, ce n'est pas comme le terrassement. Si je fais un compte
“ de terrassement, on est capable de contrôler mon compte—
“ on ira mesurer, et on verra qu'il y a tant de verges cubes de terras-
“ sement ; je ne pourrais pas les tromper—au lieu que le ballast,
“ c'est pour égaliser le chemin, on n'est jamais capable de mesurer la
“ quantité de ballast, qui a été mise sur le chemin, parceque, à un
“ endroit il peut y avoir un demi pied de ballast, et six pieds plus
“ loin, il n'y en aura que trois pouces ; enfin c'est pour égaliser le
“ chemin.—Ensuite de cela, quand vous mettez le ballast sur le che-
“ min, cela se répand en grande quantité de chaque côté du che-
“ min, de sorte qu'il n'y a que le contracteur, qui peut savoir la quan-
“ tité de ballast qu'il emploie. ” Là-dessus je lui ai fait observer, que
ceci me paraissait fort malhonnête, surtout de sa part à lui.—Je lui ai
dit : “ Comment avez-vous pu faire de ces choses là ? ”

Il m'a dit là-dessus. “ Je sais bien que j'ai mal fait. C'est pourquoi je
“ vous le dis. Je le dis à quelqu'un pour qu'il puisse en tirer parti. ”

Il me dit : “ moi j'ai fait souvent observer à ces messieurs : pourquoi
“ me demandez-vous de faire un compte de ballast pour telle quantité
“ de ballast, vous savez-bien que j'ai été payé de cela ? Ils me disaient là-
“ dessus—cela ne te regarde pas, ce n'est pas ton affaire.—Fais-nous
“ un compte de ballast, et puis ensuite, c'est notre affaire—ou quelque
“ chose comme cela. ” Alors naturellement j'ai eu l'idée..... je dois dire
cependant, comme je savais que ce monsieur était concerné dans ces entre-
prises-là, et que l'on pouvait facilement présumer qu'il avait peut-être quel-
que intérêt à faire valoir, ou quelque vengeance à exercer etc. J'ai tou-
jours pris cela sous bénéfice d'inventaire. Même, cette affaire de ballast, je
n'ai jamais voulu en parler dans notre journal, parce que je me demandais
pourquoi est-ce qu'il me dit cela ; je crois que ce nommé Roberge m'en
a parlé une couple de fois. Il m'a donné cette information-là, une fois
en présence de monsieur Beaubien député d'Hochelaga. C'est un des faits
qui m'a fait croire cette accusation. L'explication qu'il m'en a donnée me
paraissait très-ingénieuse et très-juste, et je crois que, en effet, il n'est pas
possible de constater la quantité de ballast, qu'un entrepreneur de ballast
peut mettre sur le chemin, et qu'il peut facilement tromper les entrepre-
neurs du chemin ou les propriétaires.

Q. Dois-je conclure que ce monsieur Roberge vous a dit que la chose
s'était faite ?

R. Oui, monsieur, il m'a dit que la chose s'était faite et qu'elle s'était
faite plusieurs fois.

Q. Par lui-même ?

R. Par lui-même. Il me disait, “ j'avais moi-même reçu ces montants,
“ j'avais reçu tant d'argent pour le ballast. Je leur faisais remarquer, c'est
“ très-difficile,—j'ai déjà fait un compte pour le ballast.—Ils me disaient
“ là-dessus ; cela ne te regarde pas. Puisque que tu es payé de tout ce
“ qui t'est dû, tu ne perdras rien. ” Là-dessus je lui ai dit : Est-ce que
cela ne vous est pas venu à l'idée que c'était fort mal-honnête ? Il m'a dit
là-dessus : “ Je savais qu'ils avaient toutes sortes de dépenses, pour toutes

“ de choses, pour des élections, ou pour tout essortes de choses, j'ai cru que c'était un moyen pour se rattrapper. Mais je croyais que ce n'était pas bien—et c'est pourquoi je vous en parle,—je le dis à plusieurs, afin qu'ils puissent en tirer parti.”

Q. Vous a-t-il dit à qui il remettait cet argent là.

R. Je crois qu'il me l'a dit, au moins je suis resté sous l'impression, qu'il y avait surtout deux hommes dans l'affaire, que c'était fait au profit de deux hommes. Je ne voudrais pas jurer, qu'il m'a dit les noms de ces personnes, mais je suis resté sous cette impression là. Il me semble qu'il m'a nommé un ministre et monsieur Sénécal lui-même. Il m'a nommé monsieur Chapleau, autant que je puis me rappeler. Mais encore une fois, il a pu ne me nommer personne, mais que j'ai moi-même compris cela, ce qui était dans le temps assez naturel.

Q. Connaissez-vous d'autres faits du même genre, toujours sur la même question du revenu du chemin de fer et de l'exploitation ?

R. Non, monsieur, je ne connais rien, excepté des bagatelles, que j'aurais pu observer moi-même en voyageant. Je voyage toujours beaucoup et j'ai constaté souvent que le chemin me paraissait fort mal administré, administré d'une manière excessivement mesquine. On entassait les passagers comme, sice n'eût pas été du monde, pour épargner des frais de char, etc. Or je me suis dit souvent, naturellement, en voyant cela, que l'on devait faire des bénéfices aux dépens du public. Par exemple, j'ai vu très souvent, entre Terrebonne, c'est-à-dire depuis Terrebonne et Mascouche et même Berthier, tous ces grands centres là, pour exemple, en remontant de Batiscan à Trois-Rivières pour se rendre à Berthier, à l'Assomption, ou de l'Epiphanie à Terrebonne, quelque part par là, j'ai eu connaissance que le train était tellement encombré, que non-seulement il n'y avait pas de siège pour la plus grande partie des personnes, qui étaient à bord, mais même j'ai vu des vingt-cinq à trente femmes debout dans les allées ; nous étions obligés quelquefois de nous masser sur les plates-formes à l'extérieur. Moi-même je suis allé m'asseoir sur l'avant-dernière marche des degrés pour descendre des plates-formes. Je me suis tenu là sous une foule tellement compacte, que l'on avait de la misère à se tenir là. Il y avait, certains jours où cela se répétait presque inmanquablement. Alors, naturellement je me suis dit, que c'était une singulière manière d'administrer un chemin de fer et je me suis dit : Comme tout ce monde là paie leurs billets absolument, comme s'ils eussent eu des sièges, il m'est venu à l'idée que ceci pouvait être un moyen pour tromper le gouvernement, sur les revenus du chemin de fer. Par exemple on pouvait dire au gouvernement : tel jour il y a eu tant de chars, tant de wagons de mis sur la ligne, et l'on sait que dans un wagon on peut mettre tant de personnes, tant de passagers, et on mettait le double de passagers dans le même nombre de chars. Je ne peux pas vous donner aucun fait, qui puisse démontrer que c'était là un calcul. Seulement je puis dire que c'était un des moyens peut-être que l'on a pu employer.

Q. Cela supposerait tout un pacte entre le surintendant et les sous-employés ?

R. Naturellement, cela pourrait supposer une manière de disposer de certains rapports, etc. Je ne serais pas prêt à dire, que cela supposerait nécessairement un pacte entre le surintendant et les sous-employés, parce qu'il peut y avoir une manière de faire des rapports, ou de changer des rapports, qui permet ensuite de montrer les choses, sous un jour différent de ce qu'elles devraient être réellement.

Q. On a prétendu aussi que M. Sénécal avait grossi le revenu net du chemin de fer du Nord, afin d'avoir un revenu plus considérable. Si je vous comprends bien, d'après ce que vous venez de nous dire, vous n'êtes pas de cet avis là.

R. Non, M.

Q. Vous seriez de l'avis contraire ?

R. Quant à cette accusation, dont vous parlez maintenant, je n'y ai jamais attaché aucune attention.

Q. Vous ne seriez pas en état de nous dire, si M. Sénécal a retiré, oui ou non, un plus fort montant comme surintendant, que celui qu'il avait droit de retirer ?

R. Non, M. à ce sujet-là, je veux être bien compris. Voici quelle était exactement ma position, moi. J'étais journaliste, et il m'arrivait naturellement une foule d'informations de tous les bords et de tous les côtés, et je comprenais parfaitement, que j'étais très-exposé à recevoir de fausses informations ; et j'étais sur mes gardes à ce sujet-là. Cependant il y avait certaines informations qui m'arrivaient de divers côtés avec une telle persistance que naturellement,.... et ensuite de cela quand je trouvais certains faits, qui avaient l'air à corroborer parfaitement ces faits-là, je ne pouvais me défendre de conclure, qu'il pouvait y avoir quelque chose d'irrégulier.

Q. Ce monsieur Roberge, dont vous avez parlé, était-il un premier-contracteur, ou un sous-contracteur ?

R. Je ne connais pas du tout personnellement quelle était sa position vis-à-vis du contracteur du chemin de fer. D'abord, ce monsieur Roberge, je ne le connaissais pas personnellement ; je crois que la première fois que j'ai entendu parler de ce monsieur Roberge, c'est quand M. Sénécal a bâti un chemin de fer sur la glace à Montréal. Le nom de monsieur Roberge avait été donné par les journaux illustrés. Ils avaient donné le portrait des entrepreneurs de cette entreprise et M. Roberge en était un. C'est la première fois que j'ai connu l'existence de ce monsieur. Quelque temps après cela, il y a eu une élection, et un peu accidentellement alors, j'ai vu monsieur Roberge travaillant dans le sens de monsieur Sénécal ; et la troisième fois, où je l'ai vu, c'était un bon jour, où ce monsieur m'aborda et me dit ce que je viens de vous rapporter. Naturellement cela m'a frappé, parce que je savais que c'était un des amis intimes de monsieur Sénécal. J'avais vu son nom mêlé à la plupart des entreprises de monsieur Sénécal, et même placé assez avantageusement, et il m'avait eu l'air d'être un des amis de monsieur Sénécal. J'ai été frappé de ce qu'il m'a dit, parce que je pensais que c'était un ami de monsieur Sénécal

Q. Vous a-t-il dit, que cela avait été fait après la vente du chemin de fer, ou pendant la construction du chemin ?

R. Je ne me rappelle pas, qu'il m'ait dit de date, qu'il m'ait fixé d'époque. Je me rappelle qu'il m'a dit seulement voici ce que nous avons fait, et cela surtout depuis telle époque à telle autre ?

Q. Est-ce que ces comptes de ballast n'auraient pas été chargés plutôt au compte du contracteur en chef ?

R. Je n'en sais rien, je vous donne les faits, tels qu'ils m'ont été rapportés.

Q. Maintenant, vous ne connaissez pas assez les détails de l'entreprise même, pour nous dire jusqu'à quel point cette spéculation était possible ?

Q. Non, monsieur, comme je l'ai dit tantôt, je crois ne l'avoir pas mentionnée dans le journal que je dirige, parceque je dois vous dire, que j'en ai eu beaucoup de ces informations-là. Il y en a beaucoup, dont je ne me rappelle pas. Il y en a beaucoup que je n'ai pas mentionnées dans mon journal; vu que j'ai toujours tâché de me mettre en garde sur ce point-là, au sujet des informations que l'on me donnait. A ce sujet-là, je puis vous dire (je ne sais pas si c'est en dehors de la question que l'on m'a posée) j'ai toujours tâché de me tenir dans cette position-ci : de pouvoir contrôler les accusations que je portais dans mon journal, c'est-à-dire, de pouvoir toujours les justifier, par une admission d'un des organes de la partie, que nous combattions ; et je crois que je suis en état de pouvoir justifier les accusations, que j'ai portées de cette manière-là, et je crois que c'est ce qui a fait la force, dans mon opinion, de la position que j'avais prise, parce que l'on a dit bien souvent par exemple : vous nous avez accusé d'avoir fait telle ou telle chose, je leur répondais : je vous ai accusé d'avoir fait telle ou telle chose, parce que tel ou tel journal, votre organe, a dit telle ou telle chose dans telle ou telle circonstance.

Q. Savez-vous si monsieur Roberge a eu des difficultés avec monsieur Sénécal, dans le temps qu'il vous a dit cela ?

R. Quelque temps après qu'il m'a dit cela, la chose m'a été dite. J'étais à parler de ce qui m'avait été dit par monsieur Roberge avec monsieur Beaubien ; j'étais à mentionner ce fait comme étant un fait très-étrange. Je dis monsieur Beaubien, mais je ne suis pas bien certain, mais je crois que c'était monsieur Beaubien, et je crois que monsieur Beaubien m'a parlé dans le temps, que monsieur Roberge avait une réclamation assez considérable contre monsieur Sénécal, ou quelque chose comme cela.

Q. Comme journaliste, vous avez condamné la vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental faite par le Gouvernement ?

R. Oui, monsieur.

Q. Voulez-vous nous dire en résumé quels étaient vos motifs contre cette vente ?

R. Les motifs que j'avais contre cette vente étaient multiples. Le premier motif ou plutôt l'un des premiers motifs du moins, que j'avais pas ordre chronologique—quant à la vente en elle-même.....

Q. D'abord, étiez-vous opposé à la vente en principe ?

R. Quant à la vente en elle-même, mon impression était qu'il ne fallait pas se hâter de faire cette vente. Cependant, comme c'était tout simplement

une affaire de chiffres, et que je ne me suis jamais donné comme bien compétent pour me prononcer sur des questions de cette nature-là, je ne voyais pas à la vente d'objection absolue, pas plus pour la vente de la Section Ouest que pour la vente de la Section Est du chemin de fer. Seulement, lorsque j'ai entendu dire qu'il y avait un grand intérêt à déterminer le Pacifique à acheter le chemin de fer du Nord, de manière à garder sur la rive Nord du fleuve St. Laurent, le transfert du commerce venant par le Pacifique, des Provinces de l'Ouest, j'ai cru que les motifs particuliers, que les raisons particulières de vendre enfin, primaient de beaucoup la question de prix, et je me suis dit alors, que pour obtenir le résultat pratique que nous avions eu, en construisant le chemin de fer du Nord, et en le destinant à devenir un des chaînons du chemin de fer du Pacifique, il importait assez peu dans le fond, que nous ayions un demi million ou un quart de million, de moins ou de plus, dans le prix de vente. Je crois que c'était une question secondaire, quant au résultat pratique, que nous voulions obtenir. Maintenant, d'un autre côté, lorsqu'il s'est agi, en mil huit cent quatre-vingt-un (1881), par exemple, ou dans le printemps de mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], lorsqu'il s'est agi de vendre le chemin de fer du Nord, l'avenir ne nous offrait pas de perspectives bien excellentes. Par conséquent, moi surtout, qui n'étais pas mêlé à ces questions-là, qui n'étais pas en état de me prononcer d'une manière bien formelle sur la question de bénéfices, et qui pouvais ne pas avoir une grande prévision dans les questions de chemin de fer, etc., je n'avais pas d'objection absolue, à ce que le chemin de fer du Nord fut vendu ; je dois dire même, que quand j'ai appris la vente et de la section Est et de la section Ouest du chemin de fer, je n'ai pas eu d'objection d'une manière absolue. Seulement, comme d'après les calculs, que l'on nous donnait dans le temps pour vendre, on nous représentait que la Province était dans un besoin urgent d'argent, alors, je croyais, que l'on avait satisfait à ce besoin urgent d'argent par la vente de la section Ouest du chemin de fer. Alors je me disais : maintenant que le chemin de fer du Pacifique a pris cette direction-là, maintenant que nous sommes assurés que le commerce de l'Ouest viendra dans la Province de Québec, il ne nous paraissait pas nécessaire de vendre la section Est.

Quant à nous, à Ottawa, nous avons lutté quelques années auparavant contre un projet, que j'avais toujours considéré comme préjudiciable à la Province de Québec, c'est celui qui aurait fait arriver le chemin de fer du Pacifique à Ottawa, et de là le diriger ensuite à l'Atlantique par la voie la plus courte, traverser le fleuve St. Laurent, et ensuite filer vers les ports américains. Nous avons fait à Ottawa une lutte très-sérieuse, et nous avons cru, que l'intention des hommes d'Etat de la Province d'Ontario, de même que les intentions des hommes, qui construisaient le chemin de fer du Pacifique, était de ne pas s'occuper de la Province de Québec, et de faire une entreprise, de ce chemin de fer du Pacifique, pour la Province d'Ontario, et du moment que l'on aurait traversé la Province d'Ontario, de l'envoyer à un port américain, sans s'occuper de la Province de Québec, c'est pour cela que je me suis efforcé, avec mes collègues, de faire construire la ligne du chemin de fer du Pacifique au nord du Lac Supérieur, ce que l'on

considérât comme absolument nécessaire, tandis que les hommes d'Ontario, eux, voulaient faire faire le chemin de fer du Pacifique d'une toute autre manière. Ils auraient voulu que le terminus du chemin de fer du Pacifique fut à la Baie du Tonnerre, port qui se trouve à l'Ouest du Lac Supérieur ; on n'aurait pas eu de débouché par Ontario en hiver ; mais on aurait pu venir par les États-Unis en hiver, on aurait pu venir par un chemin de fer, qui se construisait dans le temps par Duluth, et qui aurait amené les produits de l'Ouest dans la Province d'Ontario, et dans l'été, il y a plusieurs compagnies de navigation, qui partent du port Arthur, ou de la Baie du Tonnerre et qui viennent à Owensound ou à Goderick et autres ports, qui se trouvent dans la Province d'Ontario. Il y a six ou sept ports de suite dans la Baie Georgienne et il y a de chacun de ces ports un chemin de fer qui vient à Duluth. Ensuite, avec ces lignes de navigation et ce chemin de fer, qui n'est pas encore bâti, la Province d'Ontario ou plutôt Duluth aurait été le grand centre commercial de l'Ouest ; mais on se disait, que nous, dans le temps, qui formions à peu près un tiers de la confédération, nous nous serions trouvés à contribuer pour un tiers dans la construction de ce chemin de fer-là, et que nous n'aurions rien retiré du tout de cette construction, même au prix de trente millions de piastres (30,000,000), je voulais que l'on construisit le chemin de fer du Pacifique par le nord du Lac Supérieur, ce que l'on a réussi à faire passer, et ces messieurs, qui étaient d'un avis contraire, après avoir manqué leur coup de priver la Province de Québec du terminus du Pacifique, on a pensé qu'ils tâcheraient, une fois le chemin de fer rendu à Ottawa, de gagner les ports américains par la ligne la plus courte possible. Alors on voyait dans ce projet-là un grand danger pour les intérêts de la province de Québec, c'était en mil huit cent quatre-vingt deux (1882), j'arrivais d'Europe dans le temps, je n'étais pas au courant de ces affaires-là. J'ai été quelque temps sans me rendre compte de la chose. La session était commencée dans le temps. — Je suis allé à Ottawa immédiatement ; je me rappelle l'idée qui m'a saisi dans le temps, au sujet de cette vente, c'était tout simplement ceci : En faisant la vente de la section Ouest du chemin de fer du Nord à la compagnie du Pacifique, nous amènerions le commerce de l'Ouest dans le cœur même de la Province de Québec.

Maintenant, une fois le chemin de fer du Pacifique rendu à Montréal, j'ai toujours eu une grande confiance dans le projet de faire un pont au Cap Rouge. Alors je me suis dit : une fois le chemin de fer du Pacifique rendu à Montréal, il s'agira tout simplement de suivre le chemin de fer du Nord et une fois arrivé au Cap Rouge, on fera un pont pour traverser le fleuve St. Laurent, et alors la partie la plus importante de la province de Québec bénéficiera de cette partie du trafic de l'ouest ; et je me disais : une fois le chemin de fer du Pacifique rendu à Québec, on ne pourra plus l'envoyer sur le sol américain, et du moment que ce résultat sera une fois obtenu, une fois que la compagnie du Pacifique aura fait le sacrifice de se rendre à Montréal, pourquoi n'attendrions-nous pas une année ou deux, avant de vendre le reste du chemin de fer du Nord. Cependant je me disais,

après tout, puisque l'on vend la section ouest du chemin de fer, et que l'on paraît avoir trouvé un prix raisonnable pour l'autre partie, je n'y voyais pas d'objection absolue. Je dois dire, que je n'ai pas eu d'objection capitale à la vente du chemin de fer, excepté de la manière qu'elle a été faite.

Quelque temps après que la vente a été faite pour la Section-Est, je me suis convaincu que la vente du chemin de fer n'avait pas été honnête ; alors je me suis dit, que quand bien même la vente nous aurait donné un million de plus, que ce que nous devions avoir, la question était que la Province avait été trompée, et qu'il y avait eu une vente frauduleuse ; alors on devait la combattre de toutes nos forces ; c'était ma manière de voir la chose. Mais, comme je vous ai dit tantôt, je n'ai pas eu d'objection capitale à la vente, comme vente en elle-même. Même je n'en aurais pas eu, si l'on eu fait la vente pour un million de moins, du moment que la vente aurait été faite honnêtement. On aurait peut être manqué de prévoyance, mais le manque de prévoyance n'est pas un crime, et c'est tellement naturel dans certaines circonstances de manquer de prévoyance, que je n'en aurais fait un crime à personne. Seulement, quelques temps après, comme je vous le disais, il y a un instant, j'ai constaté, par les propres dires de ceux qui étaient intéressés dans la vente du chemin, j'ai cru constater, de la manière la plus formelle possible, par leurs propres dires, que cela avait été une transaction frauduleuse. Alors, de ce moment-là, je me suis constitué intransigeant, et je me suis dit : on ne peut pas approuver cette transaction, pour aucune raison quelconque, et depuis ce temps-là, je suis resté sous cette impression-là.

Q. Êtes-vous d'avis, que le gouvernement aurait dû demander des soumissions ?

R. Je suis assez peu compétent, au sujet de la manière, dont cette vente aurait dû se faire. Quant aux formes et affaires de stricte formalité, par exemple, quant aux soumissions, je ne pourrais pas vous donner mon avis, mais je dois vous dire, que je m'attendais que la vente serait faite de cette manière-là,

Q. Vous avez été d'avis que la vente était illégale ?

R. Oui, monsieur, je suis d'avis que la vente était illégale.

Q. Voulez-vous nous dire pourquoi ?

R. D'abord, je crois que cette vente-là se trouvait à tomber sous l'opération d'un article de notre Code Civil, c'est l'article quatorze cent quatre-vingt-quatre [1484]. D'abord j'ai toujours été convaincu, que l'acheteur du chemin était monsieur Sénecal, et que les autres, qui étaient avec lui, n'étaient que des prête-noms, cela a toujours été ma conviction. Maintenant, je considérais monsieur Sénecal comme étant l'administrateur d'une propriété publique, aux termes de l'article de notre code civil, que je viens de citer. Je me disais, qu'étant ainsi administrateur, il ne pouvait pas se porter acheteur de cette propriété. Il est bien vrai, que l'on a répondu à cela, que la Législature, que le parlement local avait bien le droit de détruire par son action un article du Code Civil ou de l'ignorer. Mon opinion était, que ce n'était pas la vraie théorie légale,

la vraie théorie légale, suivant moi, était celle-ci : C'est que le parlement lui-même est obligé de se soumettre à l'opération de la loi, telle qu'elle existe, et s'il entendait dévier de cet article de notre code, si la Législature entendait ne pas se conformer à la loi, la première chose, qu'elle aurait eu à faire, était de passer un Statut spécial, abrogeant la disposition de l'article quatorze cent quatre-vingt-quatre (1484) de notre Code Civil, en autant que la vente du chemin de fer du Nord était concernée ; et je suis d'avis, que l'article en question, n'ayant pas été abrogé par un acte direct de la Législature, a continué d'être en vigueur, et que la vente du chemin de fer du Nord tombait sous cet article de notre Code Civil, comme si cela eut été fait par des particuliers. Je n'ai jamais été chargé par personne de faire une étude toute spéciale du cas ; mais, naturellement, comme homme public, je me suis fait ce raisonnement et j'ai agi en conséquence. D'autant plus que je n'ai pas eu occasion de voir la réfutation de cette objection.

Il y avait certains avocats à Montréal, par exemple, qui étaient partisans de la vente du chemin de fer du Nord, à qui, dans le temps, j'ai soumis cette objection-là, et ils ne m'ont pas donné de réponse satisfaisante, et pour ma part je suis resté sous cette impression-là. Voilà une des raisons, pourquoi je crois que la transaction était illégale.

Une autre raison maintenant, j'ai cru trouver dans des journaux que je croyais et que, aujourd'hui, j'ai droit de considérer comme des organes de M. Sénécal et de M. Chapleau, c'est-à-dire du vendeur et de l'acheteur du chemin, une affaire qui montre que cette vente avait été préméditée d'avance, c'est ceci : un jour, dans une polémique, j'ai demandé plusieurs fois à la *Minerve*, si elle niait oui ou non représenter M. Chapleau, et la *Minerve* a répondu : Oui, nous sommes les organes de M. Chapleau et vous le savez bien. M. Chapleau était dans le pays dans le temps, et il n'a pas réclamé contre cette admission. Maintenant, je tenais d'un des actionnaires de la *Minerve*, qui était un des amis intimes, et un homme d'une position considérable, je tenais de lui le fait, que monsieur Sénécal était le propriétaire, soit par lui-même, ou par prête-noms, de la grande majorité des actions de la *Minerve*, et que la *Minerve* parlait comme il l'entendait ; même un des rédacteurs de la *Minerve* me l'a dit un jour, c'est monsieur Provencher. Monsieur Provencher était mon confrère de classe et j'ai toujours été assez intime avec lui. Quand j'ai fait le prospectus de l'*Etendard*, sans nommer personne, je parlais de journaux qui se faisaient l'instrument de grands spéculateurs. Monsieur Provencher me dit un jour, que je le rencontrai, tu nous declares la guerre. Il me dit, qu'il était vexé de cette attaque-là, je lui ai dit là-dessus, que comme question de fait, il y avait certains journaux, que j'avais dans l'idée en disant cela.

Mais, je lui ai dit, je ne songeais guère à vous autres, parce que depuis que l'on m'a dit que monsieur Sénécal était propriétaire de la majorité des parts de la *Minerve*, j'ai appris que cela avait été modifié, et que monsieur Sénécal n'était plus propriétaire des parts de la *Minerve*, en aussi grande proportion qu'auparavant. Monsieur Provencher me dit là-dessus, c'est de nous que tu as voulu parler ; tu sais que monsieur Sénécal a la

plus grande partie des parts de la *Minerve*. Je lui ai dit : non, je sais que la plus grande partie des parts de la *Minerve*, d'après ce que l'on m'a dit, appartiennent à un tel et à un tel, et que monsieur Sénécals n'a pas la majorité des parts de la *Minerve*. Alors il m'a dit là-dessus : tu sais bien que ceux-là qui possèdent les parts de la *Minerve* ne sont que des prête-noms ; c'est au nom de monsieur Sénécals. Alors je lui ai dit : je te remercie beaucoup de l'information, parceque je ne le savais pas. Outre la *Minerve*, il y avait le *Monde*. Mais c'était surtout la *Minerve*, qui traitait ces questions-là. Je me suis donc dit, alors voilà des journaux, qui sont possédés par monsieur Sénécals. Il y a une présomption, qui me paraît bien fondée, qu'ils ne parlent pas dans un sens opposé aux idées de monsieur Sénécals, parce qu'il est propriétaire de ces journaux ; et j'étais sous l'impression qu'il contrôlait ces journaux-là ; il était propriétaire de ces journaux-là avec monsieur Chapleau, et qu'à eux deux, qui s'entendaient parfaitement bien, ils contrôlaient les journaux en question ; la *Minerve* ayant déclaré un jour elle-même, qu'elle était l'organe surtout de monsieur Chapleau, un jour au printemps de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), la *Minerve* disait : " il y a plusieurs années que monsieur Sénécals se proposait d'acheter le chemin de fer du Nord et de l'acquérir pour l'exploiter à son profit." Eh bien, comme une unité ne peut pas faire plusieurs, de même plusieurs années forment au moins deux ans. Or, si on se reporte à deux ans en arrière, à l'année mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], en arrière à l'année mil huit cent quatre-vingt [1880]. Or, c'est en mil huit cent quatre-vingt [1880], que monsieur Sénécals a été nommé administrateur du chemin de fer du Nord ; donc, je me suis dit : nécessairement, il est très-probable que, même au moment où monsieur Sénécals a été nommé administrateur du chemin de fer du Nord, il avait l'arrière-pensée de devenir acquéreur de ce chemin de fer. Ce n'était pas un administrateur *bonâ fide*, mais c'était un acquéreur qui voulait entrer dans le camp, et administrer la propriété au nom du vendeur pour connaître la propriété, et ensuite de cela se porter acquéreur.

Maintenant, j'ai rapproché de ces faits celui-ci : c'est que, avant la nomination de M. Sénécals comme surintendant du chemin de fer du Nord, une rumeur avait circulé à Montréal, et les journaux en ont parlé dans le temps, c'est que M. Sénécals avait l'intention de devenir administrateur du chemin de fer du Nord, dans le but d'en devenir l'acquéreur plus tard. Et bien, cette rumeur, que la *Minerve* a reniée dans le temps, cette rumeur, elle vient la confirmer par son article du printemps de mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], puisqu'elle dit que M. Sénécals avait l'intention d'acheter le chemin de fer du Nord depuis plusieurs années. Le *Monde*, alors que ces faits se passaient, a aussi parlé dans le même sens, et ces journaux disaient alors, que cette rumeur était en circulation. Comment, vous accusez M. Sénécals et M. Chapleau de prétendre d'acheter le chemin de fer du Nord ? vous êtes des calomniateurs d'aller dire de telles choses. M. Sénécals a renoncé à la politique, du moment que M. Sénécals est entré dans l'administration du chemin de fer du Nord. Il a renoncé à la politique et il ne sera plus à l'avenir, que

l'administrateur d'une propriété considérable de l'État, tous les partis politiques seront égaux à ses yeux. C'était le sens de l'article de la *Minerve*. Alors je me suis dit, en comparant ces deux articles, le moins que l'on puisse faire, c'est de conclure, lorsque les propres organes de M. Sénécals disent de telles choses, qu'il est très vraisemblable, qu'il y a une arrière-pensée chez eux.

Q. Voudriez-vous nous indiquer les articles de la *Minerve*, que vous venez de citer, l'article où la *Minerve* disait, qu'elle était l'organe de ces messieurs ?

R. C'était la *Minerve* du trente et un d'août mil huit cent quatre-vingt trois (1883). C'était en réponse à un article de l'*Etendard* du trente[30] août mil huit cent quatre-vingt trois [1883]. Nous voulions savoir, au nom de qui elle parlait. Elle nous a répondu, qu'elle était l'organe de M. Chapleau. Maintenant, il y a une autre présomption, c'est que M. Chapleau, dans son discours de Ste Thérèse, discours, qu'il a prononcé le trois (3) de novembre mil huit cent quatre-vingt-un, avait déclaré ceci : Le gouvernement ne prendra aucun arrangement avant d'avoir consulté la législature. Maintenant, lorsque M. Sénécals a été nommé administrateur du chemin de fer du Nord, je crois que c'était au printemps de mil huit cent quatre-vingt (1880), il y a eu, à cette époque-là, une opposition formidable à sa nomination comme surintendant du chemin de fer du Nord ; on avait été même sous l'impression que M. Robertson et M. Lynch avaient parlé de sortir du cabinet, si la nomination de M. Sénécals avait lieu comme administrateur. Je n'ai pas la date précise ; mais la *Minerve* disait dans ce temps-là, que M. Sénécals était décidé à accomplir tous les devoirs de sa charge, et qu'il savait que l'impartialité faisait partie de ses devoirs. Cependant, il y a eu de suite des preuves frappantes, des preuves irréfutables, que M. Sénécals n'avait pas pensé à tenir sa promesse, et qu'une fois entré à l'administration du chemin de fer du Nord, il n'avait pas cessé d'être un partisan politique, et qu'il n'avait pas cessé de prendre une part très-considérable dans les élections politiques et dans tout ce qui concernait les intérêts des partis politiques.

Q. Voulez-vous m'indiquer l'article de la *Minerve*, où elle contredit la rumeur, qui allait à dire, que monsieur Sénécals avait l'intention d'acheter le chemin de fer du Nord, et l'article, où elle dit, que monsieur Sénécals avait l'intention d'acheter le chemin de fer du Nord depuis plusieurs années ?

R. Le numéro de mil huit cent quatre-vingt [1880] je ne m'en rappelle pas, je me rappelle seulement, qu'il y a eu à cette époque-là, et peut-être en mil huit cent soixante et dix-neuf [1879], un article dans ce sens. Je me rappelle que la *Patrie* a alors dit, qu'ils avaient un plan.

• La *Patrie* disait : nous savons, de bonne source, que vous avez un plan prémédité d'avance pour vous emparer du chemin de fer du Nord. Et la *Minerve* a répondu là dessus, que c'était ridicule de prétendre une telle chose.

Maintenant voici ce que la *Minerve* disait dans le numéro du cinq [5] d'avril mil huit cent quatre-vingt-deux [1882]. Cela n'a été un secret pour personne, que depuis plusieurs années, M. Sénécal avait l'intention d'obtenir du gouvernement, avec une compagnie formée à cet effet, l'exploitation du chemin de fer du Nord. J'ai dit tantôt, que je croyais, que l'acte de composition, que M. Sénécal avait fait avec la banque du Peuple, était en mil huit cent quatre-vingt [1880]. J'ai été informé par un des directeurs de la banque du Peuple, que cet acte de composition avait eu lieu le premier avril mil huit cent quatre-vingt-un [1881], c'est-à-dire, qu'il a composé avec la banque du Peuple, à raison de vingt cents dans la piastre, payables en dix paiements de deux cents dans la piastre chacun. Voilà donc des présomptions assez considérables. D'un autre côté, la *Minerve*, qui dit que monsieur Sénécal avait l'intention d'acheter le chemin de fer depuis plusieurs années. Or, je trouve ensuite que le treize [13] d'avril mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], la *Minerve* dans ce numéro-là, pour répondre à une accusation très-sérieuse, qui avait été portée contre monsieur Sénécal, à savoir que monsieur Sénécal avait voulu escamoter de ce que les gens appelaient le Syndicat Allan, une somme de soixante quinze mille piastres (\$75,000.00), la *Minerve* a donné à entendre clairement dans sa réponse à cette accusation, que ce n'était pas un profit, que M. Sénécal avait voulu mettre dans sa poche, que les soixante quinze mille piastres [\$75,000.00], n'étaient que pour lui rembourser ce qu'il avait dépensé pour préparer la vente du chemin de fer du Nord. Voilà donc trois faits importants, d'abord, de fortes présomptions que dès l'année mil huit cent quatre-vingt [1880], M. Sénécal contemplait l'achat du chemin de fer du Nord, et que, en mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], il avait dépensé soixante et quinze mille piastres [\$75,000.00], pour préparer en sa faveur cette vente-là.

Or plus tard, dans une contestation d'élection concernant le comté de Verchères, M. Sénécal est amené sous serment, et là, on lui demande combien il a dépensé dans l'élection en question, alors, il donne une somme quelconque ; d'après ce que je crois me rappeler c'est six cents piastres (600.00). Alors on lui demande, s'il était dans l'habitude de souscrire, et quel était le montant ordinaire. Alors, M. Sénécal, d'après ce que je puis me rappeler, a dit : J'avais à cette époque-là souscrit une somme d'à peu près cinq à six cents piastres pour chaque comté de la Province de Québec. Je ne peux pas dire, si c'est pour tous les comtés, ou si c'est seulement pour quelques comtés conservateurs, je n'en sais rien. Voilà donc une autre présomption. Depuis deux ans M. Sénécal contemplait l'achat du chemin de fer du Nord, avait dépensé soixante quinze mille piastres [\$75,000.00], pour préparer la voie pour faire cet achat, et deux ans auparavant, monsieur Sénécal demandait une composition à la Banque du Peuple, et plus tard, il vient dire qu'il avait souscrit de cinq à six cents piastres dans chaque comté pour l'élection. Voilà une présomption qui me paraît très-forte, à part de ce que disait la *Minerve*, qu'il avait dépensé

soixante et quinze mille piastres [\$75,000] à se préparer. Il y en a encore une autre. Quelque temps après, je crois, que c'est le trois [3] de mai mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], la *Minerve* servait à monsieur Beaubien un éreintement bien conditionné. Alors, il ne s'agissait plus de défendre monsieur Sénécal, mais de taper sur monsieur Beaubien. La théorie de la *Minerve* était simplement celle-ci : monsieur Sénécal, comme administrateur du chemin de fer du Nord, était, dans mon humble opinion, comme représentant de la Province de Québec dans cette affaire de la vente du chemin de fer du Nord, obligé de donner au public des acheteurs toutes les informations, qui pouvaient les induire à acheter le chemin de fer, toutes informations nécessaires, pour donner à la propriété du Gouvernement toute la valeur qu'elle devait avoir.

Alors, la *Minerve* en discutant, disait que monsieur Beaubien se constituait, un des acheteurs du chemin de fer du Nord, comme membre du syndicat Allan, et que lui, monsieur Beaubien, avait cherché à avoir tous les faits de monsieur Sénécal, et la *Minerve* disait : monsieur Sénécal est plus fin que vous ; il vous a caché les faits les plus importants, et la théorie de la *Minerve* va jusqu'à dire : vous, les gens du syndicat Allan, qui prétendez être des gens d'affaires, vous avez été roulés dans votre entreprise par monsieur Sénécal ; d'après votre théorie, si vous eussiez acheté le chemin de fer du Nord, vous eussiez été obligés de le mettre en communication, pour bénéficier du grand commerce de l'Ouest, vous eussiez été obligés de vous mettre en communication avec les chemins de fer de l'Ouest. Or, le chemin de fer du Pacifique et d'autres chemins de fer, encore ne voulaient pas vous donner de communications, vous aviez déterminé de construire l'embranchement du Sault Ste-Marie. Or, l'embranchement du Sault Ste Marie aurait coûté plusieurs millions de piastres ; je crois que c'est sept millions [\$7,000,000] de piastres. Alors vous auriez appliqué huit millions de piastres [\$8000,000] pour l'achat du chemin de fer du Nord, et vous auriez dépensé sept millions de piastres [\$7,000,000] de plus pour faire vos raccordements avec les chemins de fer de l'Ouest, ce qui aurait formé quinze millions de piastres [\$15,000,000]. Or monsieur Sénécal avait des contrats faits dans le temps avec les chemins de fer de l'Ouest, et il les avait, croyons nous, tout signés dans sa poche, et vous n'avez pas été assez fin, vous, monsieur Beaubien, pour lui arracher ce secret-là. Tout cela a été dit dans l'article du trois [3] de mai, mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], article publié par la *Minerve*. Je me suis dit, en voyant cela, que c'était encore une présomption très-forte contre monsieur Sénécal. Voici donc que l'organe de monsieur Sénécal, dans un article, qui n'a pas été désavoué par monsieur Sénécal, dit : vous, acheteurs, vous, monsieur Beaubien, vous ne savez pas un fait, qui existait à propos des raccordements avec les chemins de fer de l'Ouest. Nous avons tous les contrats signés avec ces chemins de fer, et vous n'avez pas été assez fins, vous acheteurs, de nous arracher ce fait-là, et nous autres, nous n'aurions pas été assez stupides, pour offrir huit millions [\$8,000,000] pour le chemin de fer du Nord, si nous n'avions pas

eu ces raccordements-là avec les chemins de fer de l'Ouest. Je vous dirai, moi, Sénécal, qui représentais la province de Québec, et qui devais représenter toute la valeur possible de la propriété vendue, moi qui voulais acheter le chemin de fer, je gardais dans ma poche tous les documents, se rapportant aux raccordements avec les chemins de fer de l'Ouest, et moi, je n'étais pas assez stupide pour acheter le chemin du fer du nord, pour la somme de huit millions de piastres (8,000.000), si je n'avais pas eu ces raccordements, tout signés avec les chemins de l'Ouest, et ce fait là, avec le fait que M. Sénécal voulait acheter le chemin de fer du Nord, deux ans avant mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et qu'il dépensait soixante et quinze mille piastres (\$75,000.000) pour préparer la vente du chemin de fer, en sa faveur, et ensuite le fait, qu'il cachait des documents très-importants, qui, suivant sa propre théorie, pouvaient influencer beaucoup sur la décision des acheteurs, il cachait ces documents, pour que les acheteurs ne vissent pas offrir trop cher, et pour qu'il put lui, acheter le chemin de fer, à meilleur marché.

Il est impossible de ne pas arriver à cette conclusion, en lisant ces articles-là. Il y a probablement d'autres présomptions encore ; mais je ne mentionnerai pour le moment, que ces quatre présomptions, qui me paraissent très-fortes.

Il y a encore un autre fait caché à cette époque, et que M. Tarte a avoué après la vente. Quand la vente du chemin de fer du Nord a été faite au chemin de fer du Grand Tronc, M. Tarte a avoué que M. Sénécal avait réalisé un profit de quinze cent mille piastres (\$15,000.00) sur cette vente du chemin de fer, et M. Tarte était considéré comme un des amis de M. Sénécal dans ce temps-là.

J'oubliais une présomption très-forte, mais qui fait partie de celle que je viens de mentionner. Dans un de ses discours en chambre, M. Chapleau, pour établir que la vente du chemin de fer du Nord, telle qu'elle a été faite à M. Sénécal, était dans le fonds favorable à la Province de Québec, que le chemin de fer du Nord n'était pas vendu trop bon marché, répétait cet argument, que je trouve dans la *Minerve* du trois [3] de mai mil huit cent quatre-vingt-deux (1882). M. Chapleau se servait de cet argument-ci, dans le mois d'avril précédent : on crut toujours pour faire valoir la propriété du chemin de fer du Nord, et faire croire qu'on peut le vendre aussi cher, qu'il a coûté à la province ; on allègue toujours, que ce chemin de fer doit être une portion du chemin de fer du Pacifique. Ce n'est pas cela, notre chemin de fer n'est qu'un chemin local, qui ne peut avoir de valeur, que comme chemin local, parce que les connexions avec les chemins de fer de l'Ouest, les raccordements avec les chemins de fer de l'Ouest, nous ne pouvons pas les avoir, et par conséquent cela ne peut pas nous amener cet immense commerce du Pacifique, dont on parle continuellement, et sous les circonstances, ce chemin de fer n'étant qu'un chemin de fer local, ne peut pas avoir l'immense valeur que l'on veut lui donner, s'il avait les raccordements avec les chemins de fer de l'Ouest. Et la *Minerve* elle-même, dans un article du dix-sept (17) de mai mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), affirmait ce fait-là. Il n'y a pas de connexions, il n'y a pas de raccordements avec l'Ouest. On disait alors : que pourrait bien devenir

notre ligne provinciale ? Comment le gouvernement, étant forcé de rester propriétaire de cette ligne, allait-il s'assurer ces connexions avec l'Ouest, et plus loin, comment le cabinet de Québec aurait-il pu réussir, lorsque deux lignes puissantes, comme le chemin de fer du Pacifique et le chemin de fer du Grand-Tronc, seraient là pour se disputer, pour accaparer les raccordements avec les chemins de fer de l'Ouest ? C'était toujours la même théorie. Il n'y a pas de raccordements avec les chemins de fer de l'Ouest, et ceci mis en regard avec les articles de la *Minerve* du trois de Mai mil huit cent quatrevingt deux (1882), qui disaient : Vous, M. Beaubien, vous n'avez pas été assez fin pour trouver cela, mais les raccordements avec les chemins de fer de l'Ouest, nous les aurions signés et nous les avions dans notre poche.....

Nous avons fait observer cela dans le temps, et je crois que la *Minerve* et les partisans de M. Chapleau et de M. Sénécal ont répondu ceci : Si M. Sénécal avait des contrats, si M. Sénécal avait jugé à propos de faire des raccordements avec les chemins de fer de l'Ouest, il n'était pas obligé d'en faire bénéficier M. Allan ou d'autres. C'est l'opinion que la *Minerve* en avait, mais je dois dire, que cela n'a pas été l'impression créée chez nous, et moi-même je ne vois pas comment un particulier, qui n'a pas de chemin de fer, pourrait faire des raccordements avec d'autres chemins de fer. M. Sénécal n'a pu faire de raccordements, qu'entre le chemin de fer du Nord et un autre chemin de fer. Il a pu faire des raccordements, pour faire communiquer le chemin de fer du Nord qui appartenait au gouvernement avec les chemins de fer de l'Ouest, et par conséquent, je ne vois pas comment il a pu faire autrement ces raccordements ; je ne vois pas qu'il ait pu les faire autrement, qu'en sa qualité d'administrateur du chemin de fer du Nord, et ces documents par conséquent appartenaient à la Province de Québec. En rapprochant le fait, que M. Chapleau, dans son discours, fait valoir cet argument comme un argument péremptoire, qu'il n'y avait pas de raccommodement avec les chemins de fer de l'Ouest, qu'il n'y avait pas moyen d'en avoir, et que la vente, qui était faite du chemin de fer du Nord, était une bonne vente au prix que l'on vendait. Je ne serais pas prêt à dire, vu cet allégué de la *Minerve*, qui dit que M. Sénécal avait les raccordements avec les chemins de fer de l'Ouest, dans sa poche, je ne serais pas prêt à dire que M. Chapleau le sût ou ne le sût pas ; mais je dis, qu'il y a nécessairement dans cette action, le fait de soustraire ces documents au public. Que ce soit la Chambre seule, qui ait été trompée, ou que ce soit le gouvernement et la Chambre qui aient été trompés, il y a eu là, d'après les propres paroles de ces gens là, il y a eu là, l'intention de tromper le public des acheteurs et peut-être le gouvernement lui-même. Enfin, il y a là un fait capital qui aurait pu induire les acheteurs à donner un million de piastres de plus, pour l'achat du chemin de fer du Nord, vu ces circonstances-là. De plus, il y a dans les débats de cette époque-là, cet avancé-ci de M. Chapleau : M. Chapleau dit dans un de ses discours, une des raisons, pour lesquelles nous vendons le chemin de fer du

Nord, c'est que nous étions menacés d'un accaparement du Grand-Tronc, et que le moyen d'empêcher le chemin de fer du Grand-Tronc, l'ennemi de la Province de Québec, de mettre la main sur ce chemin de fer-là et de compléter son monopole, c'était de vendre le chemin de fer du Nord à de bons patriotes, qui, eux, tiendraient le chemin de fer pour la nationalité Canadienne. Et, cependant, quelques mois après la vente, M. Sénécal vendait au chemin de fer du Grand-Tronc, de manière à se donner un profit considérable. Alors j'avoue, que, quant à moi, ceci n'a plus laissé de doute dans mon esprit, que dans la vente du chemin de fer du Nord, il y a eu quelque chose de frauduleux ; et je suis arrivé à la conclusion, que l'on ne pourrait pas, sous aucun prétexte quelconque, sous aucun prétexte que ce fût, justifier ou approuver, ou donner notre sanction à cette transaction-là, ce sont là les principales présomptions que j'ai à donner à ce sujet.

Maintenant, j'ai à peine besoin de vous dire, qu'outre ces faits généraux, ces faits capitaux, il y a tout un monde de petites présomptions, qui surgissaient de tous côtés. Ainsi, il y avait cette autre présomption, par exemple : M. Sénécal dit qu'il a dépensé soixante-quinze mille piastres (\$75,000.00) pour se préparer la voie à la vente du chemin de fer du Nord, quelle raison avait-il de dépenser ces soixante-quinze mille piastres (\$75,000.00) ? Je suppose même qu'il n'a rien fait d'irrégulier, d'illégal ; mais, il y a toujours ce fait, que dans la cause de Verchères, il dit lui-même, sous serment, qu'il avait donné une moyenne de cinq cents piastres (\$500.00) à six cents piastres (\$600.00) dans chaque comté.

Mais ceci laisse toujours la porte ouverte à la question de savoir : quand un homme fournit cinq à six cents piastres (\$500 à \$600) dans chaque comté, pour des fins d'élection, si c'est censé être pour lui, que cette somme est dépensée illégalement. Et il y a ceci ensuite, c'est qu'un an avant la vente du chemin de fer du Nord, M. Sénécal se déclarait insolvable ; par conséquent on ne peut pas penser qu'il ait été capable de donner soixante-quinze mille piastres (75,000.00), comme cela.

Il y a une autre preuve plus forte encore : C'est que M. Sénécal a fait passer à la Législature de la Province de Québec une charte, lui permettant de construire un tunnel sous le fleuve St-Laurent, entre Longueuil et Hochelaga. Quelque temps après, il s'est soulevé une difficulté entre M. Préfontaine, député de Chambly, et quelques amis de M. Sénécal, et dans une discussion à ce propos, discussion qui se faisait à la porte de l'église, M. Sénécal a autorisé quelqu'un à dire à M. Préfontaine : Vous, M. Préfontaine, je vous ai acheté à telle époque ; non-seulement je vous ai acheté, mais j'ai acheté tant de journaux rouges, mon procureur, M. Archambault, vous a donné quinze cents piastres (\$1,500.00) à vous et à trois journaux rouges, pour les faire taire, pour que j'obtienne ma charte. Alors, M. Préfontaine a nié avoir jamais reçu un sou, et M. Archambault, interpellé à ce sujet là, interpellé à dire ce qu'il avait fait des quinze cents piastres (\$15,000.00), s'est

renfermé dans son secret professionnel. • Mais M. Sénécal a dit : moi, je veux savoir où sont allées mes quinze cent piastres (\$15,000), que je vous ai données pour acheter la *Patrie*, le journal de *St-Hyacinthe* et l'*Electeur* ? Alors voilà que la *Patrie*, le *Journal de St-Hyacinthe* et l'*Electeur* nient, disant : nous n'avons rien reçu. Alors, M. Sénécal dit à M. Archambault : Je vous ai donné quinze cents piastres pour acheter ces trois journaux-là, et ces journaux nient avoir rien reçu. Où sont allées mes quinze cents piastres (1,500)?

Alors il intente une action contre son procureur pour le montant de quinze cents piastres. Alors M. Archambault plaide son secret professionnel, la cause en est restée là.

Pour nous, il n'y a pas besoin de savoir, comment les choses se sont passées ; mais il y a une chose, qui reste toujours, c'est que M. Sénécal dit : j'ai acheté moi-même des journaux, il les nomme pour avoir une charte. J'ai obtenu ces privilèges-là de la Législature, mais j'ai acheté les journaux pour les faire taire.

Voilà donc un homme, qui se vante d'un acte essentiellement illégal, comme d'une chose tout-à-fait naturelle ; mais il y a d'autre chose encore.

M. Sénécal s'est vanté, dans un certain temps, d'avoir acheté M. Mercier. Voilà des faits, qui montrent que M. Sénécal peut prétendre, qu'il est légitime aussi d'acheter les journaux et les hommes publics. Ainsi donc, voilà une foule de faits, qui montrent que M. Sénécal peut avoir la prétention d'acheter la conscience, même chez un adversaire politique. C'est une présomption de plus à ajouter à son admission, où il admet lui-même avoir dépensé soixante-quinze mille piastres (15,000) pour les élections, et il se vante de cela comme il se vante de toute autre chose. Alors on peut dire de M. Sénécal, vous pourriez faire toutes sortes de choses.

Voilà des faits, qui m'ont induit à croire : que la vente du chemin de fer du Nord était doublement illégale, illégale d'abord en vertu de l'article quatorze cent quatre-vingt quatre (1484) de notre Code Civil, et illégale en vertu des menées frauduleuses, qui avaient été faites pour amener la Législature et le gouvernement de la province de Québec, à faire une vente, qui n'aurait peut-être pas été consentie, dans d'autres circonstances.

Q La contestation de l'élection de Verchères a eu lieu à Montréal ?

R. Oui, M. L'enquête a peut-être eu lieu sur les lieux mêmes, à Verchères, mais je crois que la cause a été plaidée à Montréal. Ce que j'ai rapporté plus haut, je l'ai vu dans les rapports de plusieurs journaux.

Q. Quel était le député élu.

R. Je ne me rappelle pas au juste. Il me semble que c'est un M. Brillon qui a été battu. Le député, celui qui a été élu, je crois que c'était un M. Larose ou un M. Bernard, je ne me rappelle pas de son nom au juste dans le moment.

Q. Vous êtes positif à dire, que M. Sénécal a dit ces mots-là : qu'il avait dépensé de cinq à six cents piastres dans chaque comté ?

R. Oui, monsieur. Il a déclaré en Cour, qu'il avait souscrit de cinq à six cents piastres dans plusieurs comtés. Je crois qu'il a dit dans plusieurs comtés. Ce que je dis, c'est d'après les rapports des journaux, et je crois qu'il y a eu même une pénalité d'imposée sur cette déclaration, c'est-à-dire mon impression est, que M. Sénécal a été ensuite poursuivi et qu'il a été condamné à l'amende, pour avoir ainsi dépensé de l'argent contre les dispositions du Statut.

Seulement, je n'ai pas assisté moi-même au procès qui a eu lieu. Je n'ai pas entendu le témoignage de M. Sénécal, mais j'ai vu les rapports, qui ont été faits dans les journaux, dans le temps, et ce sont des faits, sur lesquels j'ai eu occasion de causer avec plusieurs personnes, et je crois que ce sont des faits de notoriété publique. Je suis sous l'impression, que c'est dans l'élection de Verchères, dans la contestation de l'élection de Verchères. Je sais qu'il y a eu plusieurs contestations d'élections dans ce temps-là, et je ne crois pas me tromper, que c'est dans la contestation de Verchères.

Q. Auriez-vous d'autres renseignements à nous fournir pour arriver à savoir, quelles sont ces dépenses de soixante-quinze mille piastres [\$75,000.00], qu'auraient faites M. Sénécal, et pourriez-vous nous dire, si quelque député auraient reçu une part quelconque de cette somme de soixante-quinze mille piastres (75.000.00), en considération de son vote ?

R. Quant aux dépenses, il est possible que, comme partie des soixante-quinze mille piastres (75.000.00), ait pu être compris l'achat du journal *Le Monde*, que le défunt M. Frédéric Houde a vendu à M. Sénécal. M. Houde m'a dit lui-même, dans le temps, que M. Sénécal lui avait donné, avant la vente du journal *Le Monde* la somme de six mille piastres [\$6.000.00], et je crois que M. Sévère Rivard, qui était en marché lui-même d'acheter *Le Monde*, a constaté par lui-même une entrée dans les livres de M. Houde par laquelle entrée il apparaissait, que M. Sénécal, avait avancé la somme de six mille piastres [\$6.000] à M. Houde. Dans tous les cas, M. Houde a préféré vendre *Le Monde* à M. Sénécal plutôt qu'à M. Rivard et quelques autres. Dans le cours de la transaction, il disait à ces messieurs : Je suis en marché de vendre à M. Sénécal, mais si vous achetez le journal, il vous faudra remettre les six mille piastres, que j'ai eues de M. Sénécal.

Q. Savez-vous combien M. Sénécal a payé pour le journal *Le Monde* ?

R. Mon impression est qu'il a payé la somme de trente-deux mille piastres [\$32.000.00] pour *Le Monde*.

Q. Connaissez-vous d'autres dépenses, qui auraient été faites, et qui pourraient être considérées, comme faisant partie de ces soixante et quinze mille piastres [\$75.000.00] ?

R. Dans le temps qu'il en a été question, j'en ai entendu mentionner plusieurs, et même je suis resté sous l'impression, que quel-

ques-uns, qui avaient reçu leur part, me l'ont dit à moi-même dans le temps. Mais cela est passé à l'état du souvenir bien vague, et dans le moment je ne pourrais pas préciser.

Q. Maintenant, pouvez-vous, répondre à la dernière partie de ma question, au sujet des députés qui auraient reçu une part quelconque de cette somme de soixante et quinze et mille piastres [\$75.000.00] en considération de leur vote ?

R. Voici, on m'en a mentionné plusieurs. Je me rappelle que dans le temps où la transaction a eu lieu, on m'a mentionné plusieurs noms.

Q. Des noms de députés ?

R. Oui M., des députés, mais je ne me rappelle d'aucun.

Q. Des députés qui auraient été achetés ?

R. Non M., je ne crois pas que ce fût des achats, mais simplement, voici : Je crois quel était le système de M. Sénécals : c'était de leur prêter de l'argent ; il leur prêtait une somme d'argent quelconque, et il leur faisait donner un billet à demande, et quand il avait besoin de leur concours, M. Sénécals leur disait : tu as un billet à demande signé en ma faveur. Alors on sait que les députés ne sont pas bien riches généralement. Il y en avait, qui avaient emprunté jusqu'à quinze cents piastres (\$1500), ils ne songeaient pas beaucoup quand ils les rendraient. Alors, dans un moment difficile, surtout lorsque la question est un peu embarrassée, et qu'on ne voit pas clairement de quel côté est la justice, et lorsque dans l'un des deux côtés, il y a le billet, alors cela peut faire pencher quelquefois de ce côté-là, sans qu'il y ait trop de mauvaise intention de leur part.

Q. Connaissiez-vous toutes les soumissions, qui ont été faites pour acheter le chemin de fer du Nord ?

R. Non M., je ne connais pas toutes les soumissions qui ont été faites pour acheter le chemin de fer du Nord. Je n'ai vu que ce qui a été publié dans le temps, je ne sais pas trop si c'était tout.

Q. Vous ne connaissez que celles-là ?

R. Oui M., je ne connais que ce qui a été publié dans le temps.

Q. Avez-vous jamais fait quelques calculs, pour savoir qu'elle était la plus avantageuse de ces propositions-là ?

R. J'ai dû en faire dans le temps qu'il a été question de la chose, pas des calculs bien complets, mais c'était des calculs, que je faisais dans le but de me rendre compte un petit peu, au moins de ce qui en était.

Q. Etes-vous d'avis que la proposition du syndicat Allan-Rivard valait mieux, que celles qui ont été acceptées par le gouvernement ?

R. Je n'ai pas revu ces calculs-là depuis très-longtemps. Il y a très-longtemps que je ne me suis pas occupé de la chose. Mais, d'après mon impression, je dois vous dire que je suis resté sans l'impression, au point de vue exclusivement financier, que c'était à peu près la même chose d'un côté ou de l'autre. Mais d'un autre côté, d'après ce que quelques amis du syndicat Allan-Rivard m'avaient dit, j'ai été

mis sous l'impression, que c'était une première offre qui avait été faite, et que l'on avait été découragé. Il y a quelques-uns de ces messieurs qui nous disaient : Quand même nous aurions fait une autre offre, c'était inutile. Enfin, de la manière dont nous avons été reçus, nous avons vu que c'était inutile, et qu'il y avait un parti pris de vendre au syndicat de M. Sénécals, ou quelque chose de même.

Q. Quelques-uns des membres du syndicat Allan-Rivard vous ont dit que, d'après la manière dont ils avaient été reçus, ils avaient vu que c'était inutile et qu'il y avait un parti pris de vendre au syndicat de M. Sénécals ? Sont-ce des membres du syndicat Allan-Rivard qui vous ont dit cela ?

R. Je crois que oui. C'est-à-dire je ne voudrais pas dire, que c'est quelques-uns des membres du syndicat Allan-Rivard eux-mêmes, qui m'ont dit cela. Mais c'est quelques-uns du groupe de leurs amis, parce que je n'ai jamais su exactement, quels étaient ceux qui formaient le syndicat Allan-Rivard. Naturellement, il y avait M. Allan et M. Rivard dans le syndicat ; mais je ne me rappelle pas, si j'ai jamais connu tous les membres de ce syndicat. Il y avait un certain nombre de gens qui, je crois, tout en n'appartenant pas au syndicat, cependant se groupaient autour des membres du syndicat, par exemple, il y avait M. de Bellefeuille et quelques-uns comme cela, et dans le temps j'en ai parlé avec un grand nombre de personnes, et c'est l'impression qui m'en restée. Je ne suis pas prêt à dire, qu'ils auraient fait une offre plus considérable, que celle qu'ils avaient faite, mais dans le temps la chose a été dite par quelqu'un, qui était intéressé, qui prenait un intérêt considérable au syndicat Allan-Rivard, et qui a dit ce que je viens de dire ; c'était quelqu'un qui s'occupait de la chose constamment, et quelqu'un de ces messieurs disait qu'ils avaient constaté, qu'il y avait mauvaise volonté, et que cela ne servirait à rien de faire une offre plus considérable, parce qu'il y avait parti pris de vendre au syndicat Sénécals ou quelque chose comme cela. Par conséquent, j'ai été mis sous l'impression, qu'ils avaient une offre plus considérable que celle qu'ils avaient faite.

Q. Croyez-vous que la Compagnie du chemin de fer du Pacifique eut quelqu'intérêt à acheter la section Est du chemin de fer du Nord ?

R. C'est bien difficile à dire, j'ai eu occasion de causer de temps à autre avec quelques-uns de ces messieurs, et à différentes reprises, j'ai cru constater chez eux des dispositions opposées aux unes aux autres. Il y a eu des moments, où j'ai cru véritablement, qu'ils avaient un grand désir d'acheter la Section Est du chemin de fer du Nord, et il y a eu d'autres moments où ils m'ont mis sous l'impression qu'ils cherchaient à *rafiner*, comme on dit, pour ne pas acheter la Section Est, de sorte que, sous ce rapport-là, il y a toujours eu du mystère dans mon esprit quant à leurs dispositions réelles. Changeaient-ils de dispositions d'une fois à l'autre, ou cachaient-ils mieux leur jeu ? Cachaient-ils leurs dispositions réelles pour acheter la Section Est,

parce qu'ils voulaient payer moins cher, ou s'ils ne voulaient pas réellement passer par Québec ? Je ne sais.

Maintenant, il est résulté d'autres conversations, que j'ai eues avec quelques-uns de ces Messieurs, que dans l'origine ils désiraient acheter, qu'ils n'avaient pas d'autre idée préconçue que celle de se servir du chemin de fer du Nord, et que se croyant maltraités à l'occasion de la vente du chemin de fer du Nord, ils ont déterminé alors de prendre une autre voie par la rive Sud, et qu'une fois qu'ils ont été compromis ou qu'ils ont acquis des intérêts, plutôt qu'ils se sont compromis dans ce sens-là, ils ont formé leur idée alors de passer par la rive-Sud. Je puis vous dire, qu'il y a eu un moment, où il m'a paru bien clair, qu'ils ne désiraient pas acheter la Section-Est du chemin de fer du Nord. Seulement, ce moment avait été précédé d'un temps, où ils me paraissaient anxieux de l'acheter.

Q. Vous ne pourriez pas fixer la date ?

R. Non, M., je ne pourrais pas vous dire au juste.

Q. Pouvez-vous expliquer, comment il se fait, que le chemin de fer du Grand-Tronc n'a pas fait d'offre, lors de la vente du chemin de fer du Nord, bien qu'il ait acheté quelques mois plus tard, en payant plus cher ?

R. Non, M., je ne pourrais pas expliquer ce fait-là ; l'explication pourrait peut-être se trouver comme ceci : Dans le temps, il y avait un antagonisme bien connu, entre le chemin de fer du Grand-Tronc et le chemin de fer du Pacifique. Je sais qu'il y avait dans le temps un antagonisme bien connu entre ces deux chemins de fer-là. Je sais que le Grand-Tronc a commencé à manifester quelque mécontentement de voir, que le chemin de fer du Pacifique était plutôt favorisé par l'Etat que lui, le chemin de fer du Grand-Tronc, alors je crois que le chemin de fer du Grand-Tronc, dans le temps, où il était question pour la Province de Québec de vendre le chemin de fer du Nord, le chemin de fer du Grand-Tronc s'est trouvé à prendre une attitude, comme d'opposition dans tout ce qui se faisait dans le sens des intérêts du chemin de fer du Pacifique, même je crois, mais c'est une simple impression, qu'une fois que M. Sénécal a eu acheté le chemin de fer du Nord, je crois que M. Sénécal, avec l'habileté que tout le monde lui connaît, a réussi à démontrer au chemin de fer du Grand-Tronc, qu'il était dans leur intérêt d'opposition au chemin de fer du Pacifique, d'obtenir la ligne du Nord, et c'est pourquoi ils se sont décidés à l'acheter.

Q. Ne croyez-vous pas, que cet antagonisme contre le chemin de fer du Pacifique eût été un motif pour eux d'acheter tout de suite ?

R. C'est possible.

Q. Connaissez-vous les arrangements, qui ont été faits entre M. Sénécal et le chemin de fer du Grand-Tronc ?

R. Je ne connais que ce qui a paru dans les journaux d'alors. Je ne connais rien autre chose que cela. J'ai compris que le chemin de fer du Grand-Tronc avait fait acheter par quelques-uns de ses employés un

nombre suffisant de parts, pour acheter la compagnie du chemin de fer du Nord, et qu'il devait y avoir d'autres arrangements particuliers.

Q. Avez-vous une idée des bénéfices, que monsieur Sénécals aurait réalisés par suite de cet arrangement-là ?

R. Voici, je ne connais pas beaucoup autre chose que ce qui est venu devant le public. J'ai compris, que monsieur Sénécals était payé en débentures pour la différence, c'est-à-dire que des débentures lui ont été données, pour la différence entre le montant du prix de vente de la Province à lui, et le prix qu'il vendait au chemin de fer du Grand-Tronc. C'est ce qui a constitué son bénéfice.

Maintenant, pour vous dire quel est réellement le montant de ces bénéfices, il faudrait constater le montant de la valeur des débentures.

Q. Et les dépenses qu'il a pu faire, soit pour travaux sur le chemin de fer du Nord, soit pour autre chose ?

R. Oui, monsieur, il faudrait aussi tenir en ligne, de compte certains travaux, qui ont été terminés par le gouvernement après que la vente a été faite. Il y a certains travaux, qui ont été terminés, je crois, et qui ont été pris en ligne de compte.

Q. Connaissez-vous quelque chose, au sujet des lignes de chemins de fer de St Lin et de St Eustache ? on a prétendu qu'en vendant ces lignes à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, le Gouvernement avait assuré un bénéfice considérable aux porteurs de bons de ces deux chemins de fer, et que le gouvernement avait imposé l'achat de ces embranchements là au chemin de Pacifique, qui n'en voulait pas ?

R. Voici ce dont j'ai été informé. J'ai entendu dire de plusieurs sources différentes, et j'ai lieu de croire, que c'était un fait notoire, que le chemin de fer du Pacifique ne se souciait pas d'acheter le chemin de fer de St. Lin. Je crois me rappeler, que M. Chapleau a déclaré lui-même, ou qu'il a donné à entendre, qu'il en avait fait une des conditions de la vente du chemin de fer. Je n'assurerais pas, que cela est arrivé dans les débats, je n'assurerais pas, qu'il a déclaré cela devant le parlement, ou si cela a été dit seulement dans certaines polémiques, qui ont eu lieu dans les journaux dans ce temps-là, par exemple dans la *Minerve*, lorsque la *Minerve* était censée parler au nom de M. Chapleau, mais dans tous les cas, je crois me rappeler, que cela a été dit comme venant de la part de monsieur Chapleau, et il me semble qu'il l'a déclaré lui-même dans son discours, qu'il était de son devoir de protéger les institutions canadiennes, et que les gens intéressés dans le chemin de fer de St. Lin, ayant fait des sacrifices considérables dans la construction de ce chemin de fer-là, et si ce chemin de fer là n'eût pas été vendu à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique en même temps que la ligne principale, ce chemin devenait une ligne à peu près nulle, et qu'il était de son devoir de ne pas consentir à la vente de la Section Ouest du chemin de fer du Nord, à moins de mettre pour condition au chemin de fer du Pacifique, de prendre en même temps le chemin de fer de St. Lin.

Q. On a dit, je crois, que l'un des intéressés dans ce chemin de fer de St. Lin était le beau-père de M. Chapleau ?

R. Oui, monsieur, je crois que c'est encore un fait admis ; je crois que M. King, le beau-père de M. Chapleau, avait fait des avances à la compagnie pour la construction de ce chemin de fer-là, et c'est encore un fait, qui a été déclaré, je crois, par la *Minerve*, au nom de monsieur Chapleau, ou comme organe de monsieur Chapleau, ou comme défendant monsieur Chapleau. Je sais qu'il a été mentionné une somme de quarante mille piastres (40.000.00), on a dit d'abord que c'était une somme de quarante mille piastres, et ensuite de cela, on a dit, que c'était une somme de soixante mille piastres (\$60.000.00), que monsieur King avait avancée à la compagnie, qui a construit l'embranchement de St. Lin, et que quand le chemin de fer a été vendu, naturellement, j'ai conclu, moi, qu'une portion du prix stipulé avait été consacrée à rembourser cette somme-là au colonel King, voici comment j'ai compris la chose. Dans le temps, j'ai compris que monsieur Sénécal avait acheté à peu près tous les intérêts des gens à qui il était dû, les intérêts des créanciers de la compagnie. Je crois que mon impression est, qu'au moment, où cet achat a eu lieu, qu'il s'était fait transporter tous les intérêts de monsieur King, tous les intérêts que monsieur King avait dans la compagnie, et je crois qu'il avait racheté aussi les bons des porteurs de débentures. Quelqu'un m'a dit, qu'il en avait acheté une portion considérable. Il y a un entrepreneur de Montréal, qui a contribué considérablement dans la construction du chemin de fer de St. Lin, et qui était porteur d'une certaine quantité de débentures. Quelqu'un m'a dit, que monsieur Sénécal avait racheté ces débentures-là, à cinq cents dans la piastre, et la vente a eu lieu à raison de trois cent mille piastres (\$300,000.00), alors que monsieur Sénécal avait désintéressé les intéressés, c'est-à-dire qu'il avait payé les porteurs de débentures de cet embranchement de chemin de fer-là, à tant dans la piastre, et qu'il avait payé la créance de M. King. J'ai été mis sous l'impression, dans le temps que la vente a eu lieu, que la totalité de ces déboursés ne montaient peut-être pas, à plus de soixante mille piastres (\$60.000.00), ne montait pas, dans tous les cas à cent mille piastres (\$100,000.00), et que, naturellement, il en était résulté, que les profits, qu'ils avaient réalisés sur cette vente-là, avaient été au-delà de deux cent mille piastres (\$200,000.00).

Q. Ce que vous dites là se compose de ouï dire ?

R. Je ne connais pas les faits par moi-même, et je n'ai pas pris part à la transaction. Je n'ai pas eu une connaissance personnelle de la transaction.

P. Vous n'avez pas de preuves à nous fournir de ce que vous dites ?

R. Tout ce que je connais est à peu-près du même caractère, et je crois, que ce que j'ai dit là est résulté pas mal des polémiques, qu'il y a eu dans les journaux, et je crois me rappeler, que les intéressés ont été mis en demeure de déclarer, que tout ce qu'ils avaient acheté de parts, de débentures, de créances de M. King ou autres, que tout l'ensemble

n'aurait pas monté à cent mille piastres (\$100,000.00), personne n'a répondu, alors je me suis dit ; Pourquoi avez-vous dit dans le temps dans la chambre, Monsieur Chapleau, qu'il était de votre devoir de protéger les intérêts de ces gens-là, ou ceux qui avaient acheté leurs créances ? On disait cela d'un côté, on disait de l'autre côté, les bons et les débentures, et les déboursés étaient représentés, disons par exemple, par soixante mille, quatre-vingt mille ou cent mille piastres, on disait, s'il eut exigé ou s'il eut fait donner soixante mille ou quatre-vingt mille ou cent mille piastres (\$100,000.00) à ces gens là, c'est bon, mais il n'y avait pas besoin d'assurer à ces gens-là un profit de cent mille piastres (\$100,000.00) ou de deux cents mille piastres (\$200,000.00), tandis que la province de Québec vendait pour le tiers ou pour les deux tiers de ce que le chemin de fer lui avait coûté, c'était à peu près la thèse. Alors on a mis en demeure les intéressés, de venir nous déclarer, si les bons, les débentures et créances de monsieur King ou autre, si cela leur avait coûté plus que soixante mille piastres (\$60,000.00) ou quatre-vingt mille piastres (\$80,000.00) ; mais on ne les a pas vus.

Q. Connaissez-vous quelque chose des derniers arrangements, conclus entre le gouvernement fédéral, le chemin du Pacifique et le chemin du Grand Tronc ?

R. Je ne connais rien au-delà de ce qui est venu devant la Législature à la dernière session.

Q. Si je comprends bien ces arrangements ont été faits postérieurement à la dernière session ?

R. Oui, monsieur, à la dernière session, le gouvernement a proposé au parlement de voter une somme de [\$1,500,000.00] un million cinq cent mille piastres, pour le mettre en état de parfaire cette transaction-là. Maintenant, de quelle portion de cette somme-là a-t-il été disposée ?

Je n'en sais rien.

Q. Savez-vous, s'il a fallu exercer une pression sur le gouvernement fédéral, pour lui faire acheter le chemin de fer du Nord, c'est-à-dire la Section-Est ?

R. Je n'en sais rien personnellement. Voici ce qui a été dit, à ce sujet-là : j'ai eu occasion de causer assez souvent avec un des hommes, les plus mêlés à cette affaire-là, et avec qui je suis assez intime, et il a toujours, vis-à-vis de moi, plaidé enfin la mauvaise foi, ce qu'il appelait la mauvaise foi de ceux qui s'étaient emparé du chemin de fer du Nord. Je ne sais pas, si c'est parce qu'il voulait faire vis-à-vis du public, la position du chemin de fer du Pacifique meilleure, mais enfin voici ce qu'il représentait généralement. Il me disait, que l'on avait l'air de dire, que, dans l'origine, le chemin de fer du Pacifique ne demandait pas mieux que de se rendre jusqu'à Québec, mais que l'on était venu leur flanquer des obstructions ; que certaines gens, dans un but de spéculation, avaient fait l'achat du chemin de fer du Nord, achat qui avait été suivi ensuite de l'achat par le chemin de fer du Grand Tronc, et que vu cet obstruction-là, ils avaient été obligés de changer leurs plans, et de s'en aller par la rive-sud, et qu'une fois ce plan arrêté, on revenait ensuite leur imposer une charge de passer par

Québec. Mais, maintenant une chose, qui m'a induit à douter quelquefois de ces protestations-là, c'est que, en argumentant quelquefois, il disait que ce n'était pas avantageux pour eux de se rendre jusqu'à Québec ; il est arrivé quelquefois, que l'on a argumenté la chose dans ce sens-là, et j'ai cru voir par là, qu'il n'y avait pas seulement pour eux la raison que l'on m'avait donnée. Cela m'a porté à douter, qu'il pourrait bien y avoir d'autres calculs pour eux, que celui tendant à dire, qu'on leur avait bouché la voie jusqu'à Québec, en vendant au chemin de fer du Grand-Tronc. J'ai cru qu'il pouvait y avoir d'autres raisons que celles que l'on me donnait.

Quand je parle des gens du chemin de fer du Pacifique, je ne voudrais pas qu'il fut compris, que cette personne était dans la direction même de la compagnie, mais c'est quelqu'un, qui est très-melé à toutes leurs affaires, et qui y prend un grand intérêt ; mais au reste, j'ai eu occasion de parler avec plusieurs personnes de ces affaires-là.

Q. Vous savez qu'il est intervenu un règlement entre le gouvernement et la cité de Québec et la compagnie du chemin de fer du Nord, après la vente du chemin de fer, au sujet de la souscription du million par la ville de Québec ?

Connaissez-vous les détails de ce règlement, et voulez-vous nous dire à laquelle des parties contractantes vous le considérez plus avantageux ?

R. Je ne connais pas cette transaction-là. J'ai une idée vague de la chose, et je ne sais pas même, si je ne me suis jamais parfaitement rendu compte de l'affaire. J'ai été mis sous une impression peut-être un peu défavorable à quelques-unes des parties intéressées, mais je ne me suis jamais arrêté à cela, parceque je ne connaissais pas assez l'affaire.

Q. Connaissez-vous aucun des détails de la livraison du chemin de fer à la compagnie du chemin de fer du Nord ?

R. Le peu que j'en puis connaître, le genre de connaissance que j'ai sur cette affaire-là, participe un peu du même caractère d'une foule d'autres faits.

Q. Ce sont des oui-dires ?

R. Oui, monsieur, ce sont des oui-dires ou certains faits, qui paraissent être enfin de notoriété publique. Je sais que l'on disait, par exemple, que quand le chemin de fer a été livré par la province de Québec à la compagnie du chemin de fer du Nord, du moment qu'on l'avait acheté, l'on avait rempli les magasins, qu'on était pourvu de toutes sortes de choses, et que quand ils l'ont vendu, eux, c'était le contraire, que tout était vide partout. Je me rappelle dans le temps, que quelqu'un m'a dit, en descendant d'Ottawa, nous passions à une des principales stations, et il me faisait la remarque, comme il n'y avait plus rien, et comme avant, à une époque antérieure, comme tout était encombré de bois, de charbon, et de tout ce qu'il fallait pour le chemin de fer. Maintenant, je ne connais pas assez toutes ces affaires-là, pour

y attacher de l'importance, ça pouvait être dû à d'autres choses, qu'à la raison que l'on donnait, cela pouvait être dû, par exemple, quand on m'a montré ces hangars vides de bois, cela pouvait être à une époque où les hangars sont vides de bois ; mais je sais, qu'il y a une époque, où tout le monde parlait de cela, il n'arrivait pas de semaines ou presque pas de jours, sans que les gens nous fissent la même remarque, et il peut arriver que cela a créé chez moi une mauvaise impression, sans que cela fut fondé, mais je n'attache pas une grosse importance à cela.

Q. Vous avez dit, que monsieur Sénécals avait déclaré dans ce procès, dans cette contestation de l'élection de Verchères qu'il avait souscrit de cinq à six cent piastres pour chaque comté, dans les élections de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), pourriez-vous nous indiquer nommément les comtés, où ces souscriptions auraient été faites ou quelques-uns d'eux ?

R. D'abord, ce que j'ai indiqué, je l'ai indiqué d'après les rapports, qui me sont arrivés du procès, auquel je n'ai pas assisté, en second lieu, je ne me rappelle pas dans le moment, si monsieur Sénécals a indiqué spécialement des comtés, j'ai compris, moi, qu'il avait donné une somme moyenne, qu'il avait dit cela en moyenné, dans chaque comté, j'ai fourni à peu près cinq à six cents piastres ; c'est-à-dire, il a dû y avoir des comtés, où il a fourni plus que six cents piastres, et d'autres où il a fourni moins, et il y a peut-être des comtés, où il n'a fourni rien du tout ; c'est comme cela que j'ai compris cela. Je ne crois pas qu'il ait donné le nom d'aucun comté.

Q. Dans tous les cas, vous ne pouvez pas nous le dire ?

R. Non, M.^r Je n'en sais rien. Maintenant, je me rappelle bien, au sujet des rapports, qui ont été faits de ce procès-là, je me rappelle bien d'avoir lu les journaux, à ce sujet là, des rapports de ce procès-là. Je me rappelle aussi d'avoir rencontré des avocats..... c'était le sujet de la conversation, chacun donnait son mot, chacun rapportait son détail, et il y a au-delà de deux ans de cela, je suis resté avec une impression bien formelle, sous ce rapport-là, qu'est ce que j'ai pris dans les relations, que l'on a pu me faire de ce qui était arrivé, je ne peux pas le distinguer beaucoup. Tant qu'à moi, cela a créé une impression bien formelle. Il y a une foule de choses qui sont de notoriété publique, dont on acquiert la certitude absolue, qui sont vraies, mais on ne pourrait pas dire, où est la source, où on a puisé notre certitude, c'est un fait de cette nature-là.

Q. Connaissez-vous autre chose, se rattachant aux matières de cette enquête, et qui soit de nature à renseigner cette commission ?

R. Je dois vous dire, que j'ai pris un très-grand intérêt à toute cette question là, et cependant depuis plusieurs mois, je m'en suis fort peu occupé. Depuis très-longtemps, je m'en suis fort peu occupé, et je ne vois pas dans le moment autre chose, qui soit de nature à renseigner

cette commission, dans tous les cas, je me ne rappelle pas de faits importants.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je soussigné, assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

LE QUATRIEME jour de Décembre 1885

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de l'honorable LOUIS ARCHAMBAULT, *de l'Assomption, notaire et Conseiller Législatif, âgé de 70 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes conseiller Législatif, depuis combien d'années ?

R. Je suis conseiller Législatif depuis la confédération, c'est-à-dire, depuis mil huit cent soixante-sept (1867), et j'ai été élu membre de la chambre d'Assemblée en mil huit cent cinquante-sept (1857).

Q. Et vous êtes dans la politique depuis cette époque ?

R. J'étais dans la politique avant cela.

Q. Vous avez été ministre de la province de Québec ?

R. Oui.

Q. Pendant combien de temps ?

R. Pendant sept ans.

Q. En quelles années ?

R. Depuis mil huit cent soixante et sept (1867), jusqu'à mil huit cent soixante et quatorze (1874).

Q. Étiez-vous en faveur de la politique, inaugurée par le gouvernement DeBoucherville en mil huit cent soixante et quinze (1875), par laquelle ce gouvernement se chargeait de construire le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ?

R. Non, j'étais opposé au gouvernement DeBoucherville, quant au tracé. Je n'étais pas contre la politique, qu'il adopté de construire le chemin de fer, j'étais en faveur de cette politique. Quant au tracé, je différais d'opinion avec l'administration DeBoucherville. J'avais été ministre dans les gouvernements Ouimet et Chauveau. Nous avions fait faire des tracés par les ingénieurs, et sur ces tracés, nous avions fait des contrats avec des compagnies américaines, qui ont ensuite transporté leurs droits à monsieur McGreevy, du consentement du gouvernement. Le gouverne-

ment DeBoucherville a changé cela. Il a fait de nouveaux contrats et c'est à ces contrats auxquels je me suis opposé, en principe, j'étais en faveur de la construction du chemin de fer du Nord, je me suis opposé au nouveau tracé. J'étais en faveur des tracés adoptés par les gouvernements, dont j'avais fait partie, et c'est sur cette question que j'ai été opposé au gouvernement DeBoucherville.

Q. Quelles sont les raisons, pour lesquelles, suivant vous, le tracé du Bout de l'Isle était préférable au tracé, qui a été adopté subséquemment ?

R. D'abord il était plus court. Depuis vingt-cinq ans, il y a eu quatre ou cinq tracés de faits, et on avait adopté de préférence ce tracé-là comme étant le plus convenable, pour relier Québec à Montréal. Je ne me rappelle pas, s'il ne s'agissait pas, ou s'il s'agissait dans le temps du tracé du chemin de fer du Pacifique. J'ai fait un certain travail sur cette question, pour le discours que j'ai prononcé devant le Conseil Législatif. Je ne m'en rappelle plus maintenant. Toujours est-il, que nous avons adopté ce même tracé pour la ligne au Nord. Il a été dépensé beaucoup d'argent en explorations ; c'était une affaire de trente à quarante mille piastres (30 à \$40,000.00). On a pris dix-huit mois pour trouver ce tracé, et on a causé beaucoup de dommages à la Province, en adoptant un tracé, qui passe dans les savanes, et qui s'éloigne des principaux centres locaux, tels que Berthier, l'Assomption, Terrebonne.

Q. Vous dites que le chemin de fer ne passe, ni à l'Assomption, ni à Berthier, ni à Terrebonne, ne faites-vous pas erreur ? Est-ce que le chemin de fer ne passe pas à Terrebonne ?

R. Il ne passe pas à Terrebonne dans le village, il passe à environ trois quarts de mille du village. Cela a eu pour effet de détruire complètement le village à Terrebonne. A l'Assomption, ça été la même chose. Depuis au-delà de cent ans tout le Nord venait à l'Assomption pour faire leurs affaires, en s'éloignant comme cela, on a éloigné tout le Nord. Les habitants ne viennent pas au chemin de fer non plus, pour faire leurs affaires, mais ils se transportent à Montréal ou à Québec, il n'y a que le commerce des produits, qu'on peut acheter dans les campagnes, auxquels la ligne sert, comme l'avoine et les grains. Mais quant aux centres locaux, ils sont finis ; le commerce y est complètement mort, et je parle non seulement de l'Assomption, mais de tous les centres, qu'on avait formés à la campagne.

Q. Considérez-vous, que le tracé par le Bout de l'Isle aurait été moins dispendieux ?

R. Je n'ai pas le chiffre actuellement devant moi, mais si on pouvait me le procurer, je pourrais prouver clairement, qu'il était moins dispendieux. Dans tous les cas, je pense que ce changement a dû coûter à la Province, de trois à quatre millions (3 à 4,000,000) de plus, que si on eut adopté l'ancien tracé. Il y avait des contrats entre le gouvernement d'alors et deux contracteurs, c'est-à-dire un contrat pour la partie Est, de Québec à Montréal, et un autre pour la section de Montréal à Aylmer. Ces contrats ont été changés, surtout le contrat entre Québec et Mont-

réal. Monsieur McGreevy s'était préparé, pour exécuter ce contrat, il avait acheté des quantités de bois, qu'il avait déposé en différents endroits. Tout cela a été perdu, et ces pertes se sont élevées à des sommes assez considérables. Je n'ai pas devant moi le montant de ces réclamations, qui ont été payées à monsieur McGreevy, je sais qu'il avait produit des réclamations un peu élevées, pour lesquelles on ne lui a pas alloué tout ce qu'il demandait. Mais je pense, que les montants de celles, qu'on lui a allouées, doivent être d'environ un million (1,000,000).

Ensuite de cela il faut ajouter, qu'en faisant passer le chemin par Saint-Martin, cela allongeait la route de vingt milles, et cela coûte trente mille piastres (\$30,000,00) par mille. Ça été la même chose entre Montréal et Ottawa. Je dois avouer, qu'on a rendu le chemin de fer plus parfait et plus complet en changeant, mais je crois, qu'on aurait pu allouer quelque chose au contracteur, en raison de ce qu'il rendait le chemin plus parfait, en employant de meilleurs matériaux.

Quand je dis que ce changement de tracé a occasionné un surcroît de dépenses de trois à quatre millions (3 à 4,000,000), je comprends tous les travaux et les matériaux nécessités pour rendre le chemin de fer plus parfait.

Q. Est-ce qu'il n'a pas été constaté, que les quantités d'ouvrage convenues dans les contrats n'étaient pas suffisantes et étaient bien loin de l'être ?

R. Si je me rappelle bien, les conditions du contrat (dans le temps que je faisais partie du gouvernement et que j'étais membre du comité des chemins de fer), les contracteurs devaient se soumettre à toutes les clauses du contrat, et ne pouvaient exiger, pour le rendre plus parfait, aucune augmentation. Je ne puis pas jurer cela positivement, je n'ai pas devant moi toutes les conditions du contrat, mais je suis sous l'impression que cela était.

Q. Je voudrais vous faire constater, s'il n'est pas vrai que les quantités prévues par les contrats étaient insuffisantes ?

R. Je ne le sais pas.

Q. Considérez-vous, que le nouveau tracé a été plus favorable à la colonisation dans l'intérieur, sinon au trafic ?

R. Nous avions le chemin de fer de St-Lin et St-Jérôme, qui favorisaient cette partie du pays et la colonisation. Le chemin de fer de Québec à Montréal n'avait aucune affaire là-dedans. Le chemin de fer d'Aylmer à Montréal allait à St Jérôme et St-Eustache et favorisait la colonisation ; mais cela n'avait aucun rapport avec le chemin de fer de Montréal à Québec.

Q. Connaissez-vous quelque chose à propos du *Loop-Line* à Trois-Rivières ?

R. Non, je n'en sais rien.

Q. Connaissez-vous la propriété Bellerive et la ferme Gale à Montréal ?

R. Non, je ne connais ces propriétés, que pour y avoir passé. Je n'ai pas été à Montréal pour en faire l'estimation.

Q. Vous ne seriez pas en état de nous en donner la valeur à peu près.

R. Non.

Q. Considérez-vous, que la construction de l'embranchement St-Martin était opportune ?

R. Si je dois m'en rapporter à l'opinion publique, elle était opportune, mais, par moi-même, je n'en sais rien, car je n'ai fait aucune étude sur ce sujet-là.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet des *Nut-locks* ?

R. Non.

Q. Savez-vous par qui ont été construits les embranchements de Joliette et de Berthier.

R. Je ne puis le dire d'une manière positive, mais sur ce sujet l'opinion publique était, et je crois que c'est correct, que ces embranchements de Berthier et de Joliette ont été construits par M. Sénécal.

Q. Le contracteur apparent était M. Roberge ?

R. Oui.

Q. Savez-vous si le gouvernement a contribué pour quelque chose à la construction de ces chemins de fer-là ?

R. Ma réponse à ce sujet-là est que je ne le sais pas. C'est mon impression. Je n'ai rien qui m'autorise à dire, que la chose a eu lieu ou n'a pas eu lieu. Mais toujours qu'il est en preuve, je pense, que monsieur Sénécal ou le gouvernement, ou plutôt monsieur Sénécal, comme agent du gouvernement dans le temps, a pu faire ces travaux-là aux dépens du gouvernement. L'embranchement de Joliette, comme l'embranchement de Berthier, ont été construits aux dépens du gouvernement, c'est-à-dire sur les revenus, que percevait le gouvernement du chemin de fer. Ceci, je peux le dire, parceque les documents publics démontrent, que quand la vente du chemin de fer a eu lieu, le coût de ce chemin de fer revenait au gouvernement.

Q. Vous savez que le gouvernement a acheté ces chemins de fer après leur confection ?

R. Oui. Je n'ai pas ce contrat devant moi, mais c'est public.

Q. Savez-vous que le gouvernement n'a pas payé le prix entier de l'achat, mais a déduit sur le prix convenu, les sommes, que ces ingénieurs ou autres employés constataient avoir été payées par lui, pour la construction de ces embranchements ?

R. J'ignore cela.

Q. Etes-vous en état de nous fournir quelques chiffres au sujet des avances, que le gouvernement aurait pu faire, pour la construction de ces chemins-là ?

R. Non. Dans le temps j'aurais pu en avoir. A présent, c'est sorti de ma mémoire ; je n'étais plus intéressé à conserver ces détails ; j'ai laissé cela de côté comme un fait accompli, que j'ai accepté.

Q. Connaissez-vous quelque chose, au sujet de l'administration du chemin de fer par monsieur Sénécal, comme surintendant du chemin de fer ?

R. Comme surintendant du chemin de fer, je ne peux, ni ne veux le blâmer dans l'administration du chemin de fer, mais dans la manière,

dont il a disposé des deniers de la province, provenant du chemin de fer. Je n'ai aucune preuve positive, pour dire où ont été pris les fonds qui ont été dépensés dans le temps, mais l'organe de monsieur Sénécals, qui, dans le temps, était la *Minerve*, a déclaré que monsieur Sénécals avait fait des dépenses pour un montant qui, si je me rappelle bien, était de deux cents et quelques milliers de piastres (\$200,000), pour préparer les voies pour lui permettre de devenir l'acquéreur du chemin de fer ; alors, comme faisant partie du public, je me suis demandé où monsieur Sénécals avait pris cet argent, lui qui était en état de banqueroute quelque temps auparavant.

Je n'ai pu comprendre comment, tout-à-coup, il avait pu disposer d'une somme variant entre cent cinquante mille piastres, à deux cent cinquante mille piastres (\$150,000.00 à \$250,000.00), lui qui n'avait rien ; et si ce n'était pas l'argent du chemin de fer, qui lui avait permis de disposer de ces sommes-là, si réellement il en a disposé comme il en a été accusé. Ce n'est pas le public qui l'en a accusé, c'est lui-même, dans son journal, qui déclarait avoir fait de telles avances.

Je réponds suivant mon impression dans le temps, et telle qu'elle m'est restée depuis que j'ai lu cela dans la *Minerve*.

Alors, vous croyez que monsieur Sénécals aurait employé une partie des revenus du chemin de fer à des fins personnelles ?

R. Je ne dis pas pour des fins personnelles. Il aurait peut-être pu se servir des revenus du chemin de fer pour des fins politiques, pour des élections, qui devaient avoir lieu dans le temps. Le résultat des élections a eu pour effet d'amener un vote en chambre, qui a permis la vente du chemin de fer.

A présent, je n'irai pas jusqu'à dire, que les membres, qui ont été élus au moyen des souscriptions de monsieur Sénécals, aient pu être influencés dans leur opinion par cela. Les gens, dans les élections, qui appartiennent à un parti politique, souscrivent pour faire triompher le parti, auquel ils appartiennent.

Q. Avez-vous quelque connaissance personnelle de ces souscriptions que monsieur Sénécals aurait pu faire aux élections ?

R. Non, je puis dire ceci : des membres de la presse, ici à Québec, m'ont dit, qu'il avait fait élire deux membres, en leur fournissant l'argent nécessaire.

Q. Voulez-vous nommer ces membres ?

R. Oui.

Q. Nommez-les ?

R. C'est Monsieur Tarte qui m'a dit (*Le Canadien* dans le temps était opposé à la vente du chemin de fer), qu'il avait rencontré chez monsieur Dion deux membres, le député de Témiscouata, Monsieur Dechêne, et le député de Charlevoix, Monsieur Gauthier, que Monsieur Dechêne aurait dit à Monsieur Gauthier : " Tu n'as pas besoin de faire la Sainte-Nitouche, tu sais bien que tu as reçu une certaine somme, et que moi " j'ai aussi reçu une certaine somme " je ne sais pas lequel des deux avait reçu quinze cents piastres (\$15,000.00), mais l'un avait reçu

quinze cents piastres [1500], et l'autre mille piastres (\$1,000.00). Je n'ai pas une connaissance personnelle de ces faits, mais c'est ce que monsieur Tarte m'a dit dans le temps, voulant dire, qu'il y avait eu des sommes considérables dépensées dans les élections.

Q. Messieurs Gauthier et Déchène étaient membres depuis longtemps ?

R. Oui, il y avait un parlement ou deux, je crois, qu'ils étaient élus. Les deux, je crois, étaient en parlement avant la session, et depuis un ou deux parlements.

Q. Connaissez-vous d'autres députés, qui auraient reçu quelque somme ?

R. Non, je n'ai aucun autre nom à donner. Je sais qu'on a bien dit dans le temps, qu'il avait été dépensé d'autres sommes ; mais il n'y a rien de certain, et je ne puis pas, par conséquent, vous donner aucune réponse certaine.

Q. Savez-vous comment étaient collectées les recettes du chemin de fer ?

R. Non, je dois le dire franchement. Je ne le sais pas. Je ne me suis pas occupé de la chose. Tout ce que je sais (et j'ai eu occasion de le dire devant le conseil), c'est qu'il devait y avoir deux états de comptes différents, qui devaient être donnés par le Surintendant du chemin de fer au Trésorier Provincial, et que ces deux comptes avaient été confondus, en d'autres termes, que le Trésorier du chemin de fer ne rendait pas de comptes exacts et d'une manière régulière au Trésorier de la Province. On ne sait pas, après avoir examiné et critiqué les comptes, et on ne peut pas savoir, d'après ces comptes, quels étaient les revenus du chemin de fer, parcequ'une partie des revenus du chemin de fer a été employée pour des fins de construction, et une autre partie pour les dépenses d'exploitation. Les deux comptes ont été confondus, et on ne peut pas savoir, quels étaient les revenus réels du chemin de fer, par suite de cette confusion.

Il y a eu une enquête de faite par la Chambre, et on a pas pu arriver à connaître la chose. C'est une des raisons pour lesquelles, dans le temps, j'ai été opposé à la vente du chemin de fer.

Q. Pouvez-vous nous fournir quelque preuve, que l'administration du chemin de fer ne rendait pas un compte exact de ses revenus ?

R. Non. Je pense bien que l'administration rendait un compte exact, c'est mon impression. J'aime toujours à croire, que les gens sont honnêtes, en exerçant leurs fonctions ; mais toujours est-il, qu'on a pas pu savoir, par les comptes rendus, quels étaient réellement les revenus du chemin de fer, parce qu'ils avaient été confondus avec les frais de construction du chemin de fer, lorsque les comptes ont été rendus. Je pense bien, qu'on a bien rendu compte des revenus, mais je n'ai pu constater, quels avaient été les revenus réels du chemin de fer.

Q. Savez-vous si monsieur Sénécal, comme surintendant, pouvait toucher quelque argent, une partie quelconque des revenus du chemin de fer ?

R. Non, ce n'est pas par induction qu'on peut en arriver-là. Je n'ai rien, qui m'autorise à dire, qu'il ait pu obtenir une partie des recettes du chemin de fer, si ce n'est ce que j'ai dit il y a un instant, qu'il avait fait des dépenses au montant de cent cinquante mille piastres (150,000,00) à deux cent cinquante mille piastres (250,000.00. Je me suis naturellement demandé où il avait pris cet argent. Ce sont des inductions que j'ai faites. Je n'ai aucune preuve directe, qu'il ait pu prendre sur lui de s'approprier les revenus du chemin de fer.

Q. Savez-vous où étaient déposées les recettes du chemin de fer ?

R. Non.

Q. On a prétendu, que monsieur Sénécals avait caché l'état véritable des recettes du chemin de fer, qu'il les avaient diminuées, afin d'acheter le chemin de fer à meilleur marché, pourriez-vous nous donner des renseignements là-dessus ?

R. Je ne puis donner, d'une manière positive, aucun renseignement là-dessus. J'ai lu certains articles de journaux, portant ces accusations contre monsieur Sénécals, mais je ne puis rendre un témoignage là-dessus.

Q. Savez-vous en quoi consistaient ces dépenses, que monsieur Sénécals aurait faites, pendant qu'il agissait comme administrateur du chemin de fer, et qui se seraient élevées, suivant vous, à environ deux cent mille piastres (\$200,000.00 ?

R. Je ne sais pas, si toutes ces dépenses-là ont été faites, pendant que monsieur Sénécals était surintendant du chemin de fer. Elles ont été faites dans un certain espace de temps. Je n'ai pas la date précise de l'entrée de monsieur Sénécals comme surintendant du chemin de fer. Je ne puis dire en quoi ont consisté ces dépenses, et par qui ces dépenses ont été autorisées.

Q. Je désirerais savoir comment vous arrivez à ce chiffre de deux cent cinquante mille piastres (\$250,000.00) que monsieur Sénécals aurait dépensées dans un certain espace de temps ?

R. Parce que je l'ai lu dans les colonnes d'un journal qui, dans le temps, était reconnu être l'organe de messieurs Sénécals et Dansereau. J'ai déjà dit que je n'avais pas d'autres renseignements, que ce qui a été dit par la *Minerve*. Je n'ai pas ce journal sous la main pour donner les chiffres exacts des sommes, que monsieur Sénécals a dépensées, pour arriver à se rendre acquéreur du chemin de fer du Nord dans le temps.

Q. Ne pensez-vous pas, que c'est plutôt une somme de soixante quinze mille piastres (\$75,000.00), qui aurait été réclamée pour dépenses préliminaires ?

R. Oui, j'ai vu cette somme-là aussi, si je me rappelle bien, que, suivant la *Minerve*, monsieur Sénécals aurait dépensée. J'y ai fait attention, parce que je prenais beaucoup d'intérêt à la question dans le temps, et que je me prononçais contre la vente.

On a dit que monsieur Sénécals, prévoyant qu'il deviendrait acquéreur du chemin de fer, aurait dépensé une somme de deux cent ou deux cent cin-

quante mille piastres (\$200,000.00 ou \$250,000.00). Comme je l'ai déjà dit, je ne pourrais donner les chiffres exacts sans voir les journaux.

Q. Pourriez-vous nous indiquer les numéros du journal ?

R. Non, je ne m'en rappelle pas dans le moment ; mais je me rappelle bien avoir lu cela dans le temps.

Q. Était-ce postérieurement à la vente ?

R. Dans le temps, il s'agissait de faire ratifier la vente par la Législature ; c'est-à-dire, qu'on avait pris en considération la loi qu'on voulait faire pour ratifier la vente. C'était en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), la session a eu lieu dans le mois de mars. On pourrait avoir cela en regardant dans les journaux du temps.

Q. La session a été close à la fin du mois ?

R. Oui.

Q. Si je comprends bien votre pensée, vous posez comme fait, que vous auriez vu dans la *Minerve*, que monsieur Sénécal aurait dépensé une somme d'environ deux cent cinquante mille piastres (\$250,000.00), et comme autre fait l'insolvabilité de monsieur Sénécal, à la date de sa nomination comme surintendant du chemin de fer, et vous en concluez qu'il a dû prendre la somme dépensée sur les revenus du chemin de fer ?

R. Oui.

Q. On a prétendu aussi, que monsieur Sénécal aurait retiré comme salaire une plus forte somme, que celle qu'il avait droit de retirer, avez-vous quelques renseignements à nous fournir là-dessus ?

R. Il a été accusé de cela. Je n'ai pu constater, si réellement l'accusation était fondée ou non.

Q. Vous avez été opposé à la vente du chemin de fer ?

R. Oui.

Q. Étiez-vous opposé à la vente en principe ?

R. J'ai cru dans le temps que la vente était intempestive.

Q. Et vous le croyez encore ?

R. Oui. J'avais beaucoup considéré la question dans le temps. Comme je l'ai dit tantôt, dans les remarques que j'ai faites devant le conseil, je me suis prononcé contre la vente, mais je n'ai pas retenu ce que j'ai dit.

Q. A l'occasion de la vente vous avez prononcé devant le Conseil Législatif, des discours dans lesquels vous avez fait connaître vos raisons ?

R. Oui, j'ai donné mes raisons devant le conseil.

Q. Ces discours sont rapportés dans les débats de monsieur Desjardins ?

R. Oui.

Q. Savez-vous s'ils sont fidèlement rapportés ?

R. Je les ai vus. C'est moi qui les ai donnés, car j'ai écrit ces discours, tels que je les ai prononcés, et je les ai donnés à monsieur Desjardins, qui les a rapportés dans le journal des débats, tels que je les lui avais donnés.

Q. Pouvez-vous dire, que toutes les matières de faits mentionnés

dans vos discours, étaient vraies au meilleur de votre connaissance ?

R. Oui, ils étaient vrais au meilleur de ma connaissance. J'avais pris cette position, non dans le but de faire opposition au Gouvernement, quand même, j'étais bien disposé en faveur du gouvernement Chapleau, mais j'ai cru qu'il était de mon devoir de m'opposer à cette mesure, de toutes mes forces, pour le bien et l'intérêt public. J'ai cru que la vente ne se faisait pas pour le bien public, c'est pour cela que je m'y suis opposé, je n'avais pas d'autres motifs pour le faire.

Q. Avez-vous quelques nouvelles raisons à donner contre la vente ?

R. C'est ce que j'ai dit dans le discours, que j'ai prononcé devant le Conseil, c'est qu'on s'était pressé de faire la vente, que nécessairement, le Pacifique devait se servir de ce chemin de fer comme un de ses tronçons pour se rendre à Québec et Montréal, qu'il devait, soit acheter cette ligne, ou en faire construire une autre, qui lui coûterait moins cher. Le prix de la construction du chemin se monte à seize millions avec tout le stock, et le Pacifique ne pouvait construire une ligne pour le même prix, parce que la main-d'œuvre ainsi que les matériaux étaient presque doublés sur le marché. Cela est constaté. Dans le temps que le chemin de fer Q. M. O. & O. a été construit le prix de la main-d'œuvre était extrêmement réduit et les matériaux aussi ; et lorsque le chemin de fer a été vendu, c'était presque doublé, et il était impossible, à cette époque, de faire un chemin de fer semblable au nôtre, pour le prix qu'il avait coûté à la Province.

Q. Je voudrais savoir, si vous avez maintenant quelques raisons à nous donner contre la vente, autres que celles que vous avez données dans le temps ?

R. Il a été fait plusieurs offres pour l'acquisition du chemin de fer. Parmi ces propositions se trouvaient celle du Pacifique, celle du syndicat Allan-Rivard et celle de Monsieur Sénécal. Le Pacifique, par cette offre proposait d'acheter tout le chemin de fer, depuis Ottawa jusqu'à Québec, et offrait pour tout cela la somme de huit millions sept cent cinquante mille piastres (\$8,750,000.00). Il ne demandait pas à se faire transporter, les droits, que le gouvernement local pouvait avoir contre la ville de Québec, celle des Trois-Rivières et celle de Montréal pour leurs souscriptions. La compagnie du Pacifique avait offert ce montant pour la valeur du chemin de fer, tel qu'il se trouvait dans le temps.

Si on avait accepté cette offre (je ne parlerai pas des autres propositions) si on avait accepté cette offre de la compagnie du Pacifique, on n'aurait pas été obligé, comme on vient de le faire, de donner à la compagnie du Pacifique une somme d'un million deux cent cinquante mille piastres (\$1,259,000.00), pour reprendre le chemin de fer.

C'est encore une somme, qui rentre dans les dépenses, puisqu'on l'a perdue en vendant le chemin dans le temps.

Q. Considérez-vous que l'offre, faite par la Compagnie du Pacifique du montant de huit millions sept cent cinquante mille piastres

(\$8,750,000.00) était plus avantageuse, que l'offre, qui a été acceptée par le gouvernement ?

R. Oui, je n'hésite pas à le dire.

Q. Même au point de vue pécuniaire ?

R. Même au point de vue pécuniaire.

Q. Prenez-vous en considération le fait, que le Pacifique ne devait payer qu'au bout de cinquante ans, et qu'il ne payait l'intérêt qu'à quatre pour cent ?

R. Oui. J'ai fait le calcul à quatre par cent et cela donne un intérêt de trois cent mille piastres (\$300,000.00).

Q. Les sept cinquante mille piastres (\$750,000.00) devaient être employées en travaux ?

R. Oui, mais cela faisait toujours le même intérêt produit par la vente du chemin de fer. On aurait évité par là de faire cette transaction, qui vient d'avoir lieu, et par laquelle on paie au Pacifique une somme d'un million, deux cent cinquante mille piastres (\$1,250,000.00).

Je ferai remarquer que j'étais contre la vente, parceque je la croyais intempestive.

Je suis à parler des offres, qui ont été faites, je ne dis pas que l'offre du Pacifique était la meilleure. Les propositions du syndicat de Sir Hugh Allan étaient les meilleures, l'offre de louer le chemin pour vingt ans. La moyenne de ce loyer donnait quatre cent soixante et deux mille piastres (462,000.00) par année, et il offrait dans la dernière décade de son bail d'acheter le chemin de fer, au prix de neuf millions (\$9,000,000.00).

Q. Vous considérez que c'était là la meilleure offre ?

R. Oui, c'était la meilleure, et je considère, que c'était la meilleure, parceque dans le temps, on n'avait pas pu examiner que le Pacifique, pour se rendre au désir de la Province de Québec, et continuer son terminus à Québec, serait obligé de payer un million et quart de plus, au lieu de huit millions sept cent cinquante mille piastres (\$8,750,000.00). Cela faisait dix millions de piastres (\$10,000,000.00). On ne pensait pas cela dans le temps.

On ne pouvait pas prévoir, que l'offre du Pacifique se réaliserait aujourd'hui à dix millions (10,000,000). Si je calcule bien, huit millions sept cent cinquante mille piastres (\$8,750,000.00), avec un million deux cent cinquante mille piastres (1,250,000.00, cela fait dix millions (\$10,000,000.00) que le chemin coûte au Pacifique.

Q. Si le Pacifique avait acheté à huit millions sept cent cinquante mille piastres (\$8,750,000.00), il n'aurait pas donné un million deux cent cinquante mille piastres (1,250,000.00 de plus) ?

R. On aurait eu aujourd'hui dix millions (\$10,000,000.00), et le gouvernement aurait gardé dans ses mains un million deux cent cinquante mille piastres (\$1,250,000.00. Cela fait en tout dix millions (\$10,000,000.00).

On aurait eu cette somme, et un million deux cent cinquante mille piastres (\$1,350,000.00) ne seraient pas sortis du trésor.

Q. Cette somme n'est pas sortie du trésor provincial ?

R. Non, mais c'est sorti du trésor de la Puissance.

Q. Vous ne savez pas quelle proportion la Province se trouvera à payer ?

R. Je pense, que si le gouvernement de la Puissance n'avait pas été obligé de payer cette somme pour l'acquisition du chemin de fer, il en aurait fait bénéficier la Province de Québec.

Q. Avez-vous quelques raisons nouvelles ou quelques calculs nouveaux, pour démontrer que la vente a été désavantageuse à la province ?

R. Je n'ai pas autre chose à ajouter à ce que je viens de dire et aux remarques que j'ai faites devant le Conseil Législatif. Je dirai de nouveau, que le gouvernement, suivant moi, était répréhensible pour ne pas avoir présenté les offres, qui lui ont été faites par les différents syndicats, qui s'étaient formés alors, avant de vendre. Il aurait dû présenter ces offres devant la Chambre. Il n'a pas mis devant la Chambre toutes les offres, pour faire décider laquelle était la plus avantageuse. Il avait dit avant, qu'il ne vendrait pas, sans consulter la Chambre, et il ne l'a consultée, que pour faire ratifier la vente, qu'il avait faite. Suivant moi, il aurait dû présenter à la Chambre les offres qui avaient été faites, et puis donner son opinion sur la meilleure des offres, et puis laisser la Chambre libre de choisir l'une ou l'autre de ces offres.

Q. On a prétendu, que la vente avait été faite dans le but de faire bénéficier, non seulement l'acquéreur, monsieur Sénecal, mais quelques-uns de ses amis politiques, entre autres le premier ministre d'alors ?

R. Il est difficile pour moi de répondre à une pareille question. Je pense que mes impressions ne sont pas justifiées par des preuves assez fortes, pour aller jusqu'à me faire juge sur une accusation de ce genre.

J'ai pu me former une opinion par des inductions ou par d'autres moyens, mais je ne voudrais pas aller, jusqu'à dire que d'autres que les parties directement intéressées ont bénéficié de cette transaction.

Q. Ne pourriez-vous pas, là-dessus, nous fournir aucuns renseignements ?

R. J'ai des impressions de même. L'opinion publique s'est prononcée, mais je ne veux pas rendre un témoignage sur ces rumeurs, elles peuvent être fondées, elles peuvent ne pas l'être.

Q. On a blâmé le gouvernement d'avoir vendu au Pacifique, en même temps que la Section-Ouest, les embranchements St-Lin et St-Eustache, pourriez-vous nous fournir quelques informations au sujet de cette transaction ?

R. Je puis vous dire ce qui était la rumeur. Je ne le sais pas personnellement. On a dit, que le Pacifique n'avait pas l'intention d'acheter ces embranchements-là et qu'on lui avait forcé la main. Je n'ai rien de positif, qui puisse me permettre de dire cela. C'est ce qui se disait, je pense bien que c'est correct, mais je n'ai rien de positif pour l'affirmer.

Q. Considérez-vous que le gouvernement eut été sage de laisser ces embranchements là dans l'isolement ?

R. Non, je pense que ces embranchements aidaient la colonisation, aidaient à développer cette partie du pays et devaient entrer dans la vente. J'ai approuvé, dans le temps, cette partie-là.

Q. Savez-vous si cette transaction a favorisé quelques spéculateurs ?

R. Je le pense.

Q. Qui ?

R. Je ne puis le dire, je n'ai pas les preuves devant moi. L'opinion publique, dans le temps, était que c'était monsieur Sénécal, qui en avait profité.

Q. Savez-vous s'il était porteur de bons ?

Q. Je pense, que dans le temps il était porteur de bons. Aujourd'hui il est porteur de ces bons. Il est poursuivi comme tel. Il y a des actions en cour aujourd'hui à ce sujet-là.

Q. Savez-vous quel prix il avait payé, et quel prix il en a retiré ?

R. Je ne puis dire quel prix il a payé ces bons, mais, d'après mon impression, dans le temps, il les a eus pour presque rien, pour dix cents dans la piastre. Je ne le sais pas par moi-même, c'était la rumeur dans le temps. Je pense même que monsieur Chapleau a dit cela : "qu'il avait eu des bons à bon marché, que c'était une bonne affaire et que le public allait en profiter." Il ne savait pas que c'était monsieur Sénécal, à qui la vente aurait pour effet de faire rembourser ce montant.

Savez-vous si monsieur King, le beau-père de Monsieur Chapleau avait quelqu'intérêt dans cette affaire, et si oui, veuillez dire quels intérêts il avait ?

R. Je sais que monsieur King, le beau-père de monsieur Chapleau, avait fourni de l'argent. Il avait avancé une certaine somme d'argent, je pense que c'est trente à quarante mille piastres (\$30,000.00 à \$40,000.00), si je me rappelle bien. Il a pu retirer les intérêts. Cela ne lui a fait faire aucun bénéfice. Il a été heureux de retirer son capital sans intérêt.

Q. Connaissez-vous quelque chose, au sujet du règlement intervenu entre la cité de Québec, le gouvernement et le syndicat ?

R. Non, simplement ce que j'ai vu par les journaux.

Q. Vous n'avez pas étudié cette question, vous n'avez aucune opinion là-dessus ?

R. Je n'en ai pris connaissance que par les journaux ; je ne sais jusqu'à quel point j'ai pu me renseigner dans le temps.

R. On a dit que plusieurs députés avaient voté en faveur de la vente du chemin de fer, moyennant certains avantages pécuniaires ou autres faveurs, connaissez-vous quelque chose à ce sujet ?

R. J'ignore, si la chose a eu lieu ; mais pour l'honneur des membres et des députés, j'ose dire qu'elle n'a pas eu lieu. Mes compatriotes ne sont pas rendus au point de se vendre comme cela, je l'espère au moins.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet des approvisionnements, qu'on a accusé le gouvernement d'avoir achetés, entre le moment de la vente et celui de la livraison du chemin aux deux compagnies du Pacifi-

que et du Chemin de fer du Nord, et savez-vous, s'il y a eu quelque chose de répréhensible dans cet acte d'administration ?

R. J'ai un souvenir confus de cette affaire ; je ne me rappelle pas assez du fait. Il y a quelque chose qui m'a frappé, mais je ne sais pas aujourd'hui qu'elle était mon impression réelle dans le temps. Je n'ai rien à répondre à cette question.

Q. Il a été dit dans le public, que dans l'intervalle, qui s'est écoulé entre la vente et la livraison du chemin de fer, des approvisionnements avaient été entassés dans les magasins ?

R. Je n'en sais rien par moi-même. Je ne puis donner de réponse à cette question.

Q. Connaissez-vous la nature et les conditions de l'arrangement intervenu entre le syndicat Sénécal et le Grand-Tronc ?

R. Non. Il a bien été dit dans le temps, que le Pacifique, n'ayant pas voulu acheter aux conditions, que monsieur Sénécal voulait apposer à la vente, que ce dernier avait cru devoir vendre au Grand-Tronc.

Q. Vous ne savez pas quels profits il a pu réaliser par cette transaction ?

R. Non, je ne le sais pas.

Q. Les argents, que monsieur Tarte vous a dit avoir été reçus par messieurs Déchène, et Gauthier, avaient-ils été reçus pour leur vote ou à titre de souscription électorale ?

R. A titre de souscription électorale, mais pas pour vendre leurs votes.

Q. Savez-vous, s'ils ont donné des billets, ou s'ils ont consenti des obligations pour les sommes avancées par monsieur Sénécal ?

R. Cela a été dit, je ne le sais pas.

Q. Savez-vous s'ils ont remboursé M. Sénécal de l'argent avancé ?

R. Je pense bien que si telle chose a eu lieu, ils ne l'ont pas fait connaître au public. Cela a été dit. Je n'ai aucune preuve, aucune donnée positive que la chose ait été faite.

Et le témoin ne dit rien de plus

JOS. P. ROY,
Sténographe.

Levis, June 20th, 1879

J. M. MACKAY, Esq. M. D., to

CARRIER, LAINE & Co.

1879

| | | | |
|--------|------------------------------------|-------|---------|
| June 7 | To this amt. cash paid out..... | | \$24.00 |
| " 3 | " Nut Lock plates delivered..... | 6 | |
| " " | " do do | 400 | |
| " 5 | " do do | 1176 | |
| " 6 | " do do | 2000 | |
| " 7 | " do do | 2218 | |
| " 9 | " do do | 2000 | |
| " " | " 24 C Steel punches and Hook..... | 4 doz | 8.00 |
| " 11 | " 1 Box Wrench as brace..... | 4 00 | 4.00 |
| " " | " Nut lock plates delivered..... | 5000 | |
| " 13 | " do do | 3500 | |
| " 17 | " do do | 7000 | |
| " " | " do do | 7000 | |
| " " | " do do | 7000 | |
| " " | " do do | 7000 | |
| " 19 | " do do | 7200 | |
| " " | " do do | 1560 | |

53,060-1½c

795.90

1879

Cr

| | | | |
|--------|--------------------------------|------|----------|
| June 7 | By cash received..... | 200 | \$831.90 |
| do 18 | " do do | 300 | |
| do 28 | " do do | 300 | |
| July 4 | " do do | 29 | |
| | This amt. balance allowed..... | 2.90 | \$831.90 |

Mr Young.

LE QUATRIÈME jour de Décembre 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de CHARLES WILLIAM CARRIER, de Lévis, *manufacturier, dans le District de Québec, âgé de 47 dans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous avez fait des *nut-locks* pour le docteur MacKay ?

R. Oui.

Q. Veuillez dire qui a commandé le travail que vous avez fait ?

R. J'ai fait des *nut-locks* pour le docteur MacKay.

Q. C'est vous-même, qui avez livré ces *nut-locks* au chemin de fer ?

R. C'est moi-même qui les ai livrés au Palais.

Q. A l'administration du chemin de fer ?

R. Non, à un des employés du docteur MacKay. J'ai fait et livré des *nut-locks*, pour une somme de huit cent-trente et une piastres et quatre-vingt-dix centins (\$831.90) pour les quantités et prix mentionnés au compte, que je produis, à la date même mentionnée au dit compte.

Q. C'est tout ce que vous avez livré et tout ce que vous avez fait ?

R. C'est tout ce que j'ai livré et tout ce que j'ai fait pour le docteur MacKay.

Q. Connaissez-vous la valeur de cette invention-là ?

R. Comment ?

Q. Est-ce une invention utile, et indispensable ?

R. Cette invention est utile mais n'est pas indispensable.

Q. Avez-vous fait des *nut-locks* depuis ?

R. J'en ai fait depuis.

Q. Pour le docteur MacKay ?

R. Non, pour d'autres.

Q. Sont-ce de semblables ?

R. Non, ils ne sont pas semblables.

Q. Vous avez fait des *nut-locks* qui ont été inventés par monsieur Chapleau ?

R. Oui.

Q. Et c'était pour l'Intercolonial ?

R. Oui.

Q. Ceux du docteur MacKay ne sont pas plus employés, à l'heure actuelle, à votre connaissance ?

R. Pas à ma connaissance.

Q. Vous en avez fait beaucoup pour l'Intercolonial ?

R. J'en ai fait au-delà de deux cent mille (200.000).

Q. Combien chargiez-vous pour les *nut-locks* du docteur MacKay ?

R. Je chargeais un centin et demi par *nut-lock* au docteur MacKay,

Q. Combien chargiez-vous pour l'Intercolonial ?

R. Je ne me rappelle pas bien.

Q. A-peu-près au meilleur de votre connaissance ?

R. Je crois que j'ai chargé plus. Ils étaient différents et plus dispendieux à faire que ceux du docteur MacKay.

Q. Étaient-ils meilleurs ?

R. Je crois qu'ils étaient meilleurs.

Q. Savez-vous, si les *nut-locks* de monsieur Chapleau existaient, quand vous avez commencé à travailler pour le Docteur MacKay ?

R. Je ne les connaissais pas, je ne crois pas qu'ils existaient.

Q. Pensez-vous que c'était une invention utile pour le chemin de fer du Nord à Québec ?

R. Ça pouvait être utile.

Q. Pouvait-on s'en dispenser ?

R. Ça pouvait être utile, mais on pouvait s'en dispenser.

Q. Le docteur Mackay vous a tout payé votre compte ?

R. Oui, j'ai été payé en plein.

Q. Vous ne connaissez rien autre chose à propos du chemin de fer du Nord, à propos de l'administration de monsieur Sénécal comme surintendant ?

R. Je ne connais rien.

Q. Vous avez fait des contrats avec l'administration du chemin de fer du Nord ?

R. Oui.

Q. Dans le cours ordinaire des affaires ?

R. Oui.

Q. Avez-vous été payé plus que cela valait ?

R. Non, je n'ai pas été payé plus que cela valait ; j'ai été payé les prix ordinaires.

Q. Est-ce que vous ne faisiez pas partie du syndicat de la compagnie du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, je faisais partie de ce syndicat.

Q. Quand il a acheté le chemin de fer ?

R. Oui.

Q. Quel montant de parts aviez-vous ?

R. J'avais pour vingt mille piastres (\$20,000.00) de parts.

Q. Combien de temps êtes-vous resté actionnaire ?

R. Je suis resté actionnaire pendant près de deux ans.

Q. Durant ce temps-là, avez-vous reçu des intérêts, des dividendes, quelque chose ?

R. Non.

Q. Rien du tout ?

R. Non.

Q. Savez-vous pourquoi, était-ce parce que les revenus étaient absorbés par les dépenses ?

R. Oui.

Q. Quand vous êtes entré dans le syndicat, considériez-vous, que c'était une entreprise qui entraînait des risques ?

- R. Je considérais que c'était un risque.
- Q. Quand vous êtes sorti, combien avez-vous retiré ?
- R. Combien ai-je retiré de profits ?
- Q. Combien avez-vous vendu vos parts ?
- R. J'ai vendu à deux mille piastres [\$2,000.00] de profit sur le tout.
- Q. Quel montant aviez-vous payé sur ces parts ?
- R. J'avais payé dix mille piastres [\$10,000.00].
- Q. À part de cela, aviez-vous fait d'autres déboursés ?
- R. Oui.
- Q. Combien aviez-vous déboursé ?
- R. Quinze cent piastres [\$1,500.00].
- Q. À part des [\$10,000.00] est des quinze cents piastres [\$1,500.00] que vous aviez ainsi déboursées, vous avez reçu deux mille piastres [\$2,000.00].
- R. Oui, deux mille piastres (\$2,000.00).
- Q. Vous n'aviez reçu aucun intérêt avant ?
- R. Non.
- Q. Considérez-vous que le prix payé par le syndicat Sénécal pour le chemin de fer du Nord était un prix raisonnable, était-ce la valeur véritable de ce chemin de fer ou était-ce au-dessous ?
- R. Je ne puis pas donner une opinion sur cela.
- Q. Vous êtes-vous assuré si, pendant le temps que vous étiez actionnaire, les revenus étaient absorbés par les dépenses ?
- R. Oui, j'ai eu occasion de constater cela, parce que j'étais, un des directeurs du chemin de fer, et que je voyais de temps en temps, devant le bureau, un état des recettes et des dépenses, et je me rappelle que, malgré les efforts que faisait le gérant, les dépenses absorbaient presque toutes les recettes, de manière qu'on ne nous a pas payé de dividende, pendant que j'ai fait partie de l'administration, jusqu'à ce que j'en sois sorti.
- Q. Connaissiez-vous quelque chose, par rapport à la vente au Grand-Tronc ?
- R. Je ne connais pas grand chose par rapport à la vente du chemin de fer du Nord au Grand-Tronc. On m'a proposé d'acheter mes actions, on m'a fait une offre, que j'ai acceptée, et j'ai réglé avec celui qui achetait les actions, il m'a payé de suite.
- Q. Qui était-ce ?
- R. Monsieur John McDougall.
- Q. Connaissiez-vous autre chose à propos du chemin de fer ?
- R. Veuillez me poser des questions.
- Q. Quand on vous a demandé quinze cent piastres (1500.00), en sus de cinquante par cent, sur vos actions, a-t-on dit comment devait-être employé cet argent ?
- R. On m'a dit que c'était pour dépenses préliminaires.
- Q. Qui vous a demandé cela ?
- R. Monsieur Sénécal.
- Q. Vous a-t-il dit quelles étaient ces dépenses préliminaires ?
- R. Il ne m'a pas dit pourquoi c'était.

- Q. En savez-vous quelque chose ?
R. Non, je n'en sais rien.
Q. Vous n'en savez absolument rien ?
R. Non, absolument rien.
Q. Avez-vous vendu vos parts avant la vente du chemin de fer à la compagnie du Grand-Tronc ?
R. Oui, avant la vente au Grand-Tronc.
Q. Dans l'intervalle, avez-vous retiré aucun dividende quelconque de l'administration du chemin de fer du Nord ?
R. Aucun.
Q. Connaissez-vous quelque chose des arrangements avec le Grand-Tronc ?
Q. Je n'en connais rien
Et le témoin ne dit rien de plus.

[Signé], JOS. P. ROY,
Sténographe.

LE ONZIÈME jour de Décembre 1885.

DEPOSITION de l'Honorable HENRI-GUSTAVE JOLY, de *St-Emélie de Lotbinière*, avocat, dans le District de Québec, âgé de 57 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

- Q. Pendant combien d'années avez-vous été dans la politique ?
R. J'ai été élu, pour la première fois, en mil huit cent soixante et un (1861) aux élections générales.
Q. Vous étiez député de l'Assemblée Législative de la province de Québec, lorsque le gouvernement s'est chargé de la construction du chemin de fer du Nord ?
R. Oui.
Q. Vous avez été opposé à cette politique-là ?
R. Complètement, comme on peut le voir, par les résolutions, que j'ai présentées en chambre.
Q. Croyez-vous encore que le gouvernement a eu tort de se charger de cette entreprise ?
R. Je vous avoue que c'est une matière d'opinion, et, en thèse générale, je crois que le gouvernement a eu tort ; je n'ai pas modifié mon opinion depuis que je me suis prononcé contre cette entreprise.
Q. Auriez-vous objection à résumer les raisons pour lesquelles vous étiez opposé à la construction de ce chemin de fer ?
R. Sans voir de bien loin, je prévoyais, jusqu'à un certain point ce que, d'après moi, les événements ont confirmé, c'est que la construction de ce

chemin de fer, par le gouvernement, coûterait beaucoup plus cher, que si le chemin eut été construit par des particuliers. Il y avait un danger imminent, que la politique s'en mêlât, et une fois entrés dans ce domaine, il était impossible de prévoir jusqu'où nous irions, il était évident que les dépenses deviendraient pour ainsi dire incontrôlables. J'aurais préféré voir construire le chemin par les compagnies, qui avaient alors entrepris de le construire. Sans bien me rappeler les détails d'exécution, je me suis efforcé de faire comprendre à la chambre, qu'il vaudrait mieux donner un peu plus d'aide à ces compagnies, que de nous charger nous-mêmes de la construction du chemin de fer.

Q. Vous savez, que la compagnie d'alors s'est déclarée incapable de continuer le chemin, c'est pourquoi, je suppose, vous auriez été disposé à lui aider ?

R. Je ne suis pas positif à dire que vous trouverez dans les rapports de la chambre aucune motion officielle, démontrant mes dispositions à augmenter les octrois de ces compagnies, plutôt que de prendre possession du chemin de fer ; je ne suis pas assez sûr du fait, pour l'affirmer, parce qu'il y a déjà dix ans de cela, je ne puis m'en rappeler d'une manière positive. Mais je vous avoue, qu'à tort ou à raison, mon impression a toujours été que ces compagnies n'ont pas volontairement abandonné le chemin, et qu'il aurait été facile de les aider à compléter leur ouvrage, en exposant la Province à beaucoup moins de risques qu'elle n'a été exposée.

Q. Vous avez eu connaissance du changement de tracé, que le gouvernement a adopté entre Maskinongé et Terrebonne ?

R. J'ai eu connaissance de ce changement de tracé,

Q. Étiez-vous en faveur de ce changement, ou y étiez-vous opposé ?

R. J'étais en faveur de ce changement, et quand j'ai été appelé comme Commissaire des Travaux Publics, à compléter le chemin de fer, j'ai décidé d'adopter la route de Terrebonne, comme la plus avantageuse pour la Province, et j'ai fait continuer le chemin, jusqu'à la jonction St Martin, afin de mettre aussitôt que possible la ville de Québec et l'Est de la Province en rapport direct avec l'Ouest.

Q. A-t-il jamais été question, sous votre administration, de revenir à l'ancien tracé du Bout de l'Isle, monsieur Peterson, ingénieur, n'a-t-il pas fait un rapport à ce sujet ?

R. Oui, mais j'ai toujours été opposé à cela ; il y avait trop d'ouvrage de fait sur la ligne de Terrebonne pour l'abandonner, et surtout, à cette époque, je considérais que, dans l'intérêt général de la Province, cette ligne était la meilleure.

Q. Avez-vous constaté, lorsque vous étiez Commissaire des Travaux Publics, que le contrat passé entre le gouvernement et les contracteurs était insuffisant et défectueux, quant aux quantités d'ouvrage, tel que terrassement, etc ?

R. C'était certainement mon impression, et en mil huit cent soixante et quinze (1875), lorsqu'il a été proposé de charger la Province de la construction de ce chemin de fer, et que M. Robertson a donné les calculs, que je suis certain, il croyait être correct, du montant de l'ouvrage à faire,

sans voir aucun détail officiel, et, profitant uniquement de l'expérience du passé, je ne pus faire autrement que de lui dire, qu'il pouvait être convaincu d'une chose : c'est que ces estimations du coût des travaux étaient au-dessous de la réalité, et que l'ouvrage coûterait beaucoup plus cher qu'il ne s'y attendait. Et quand j'ai eu à prendre la responsabilité de terminer ces ouvrages, j'en suis venu à la conclusion, d'après le rapport de l'ingénieur, que le contrat ne pourvoyait pas, d'une manière suffisante, non seulement pour l'ouvrage, qui restait à faire, mais même pour l'ouvrage qui avait été fait jusque là.

Q. Croyez-vous qu'il eut été possible, pour les contracteurs, d'exécuter les travaux, avec toutes les quantités additionnelles, que les ingénieurs ont cru nécessaires, pour le prix convenu dans le contrat ?

R. Comme de raison, c'est à un ingénieur à établir d'une manière officielle et positive ce qui en est. Sur ce point, je ne puis que donner mon opinion individuelle, qui ne peut avoir le poids et l'autorité d'un homme de profession. Il est très certain, que je ne crois pas, que les contracteurs auraient pu exécuter le contrat, avec tous les travaux additionnels, qui ont été faits, pour le prix convenu. Je ne le crois pas.

Q. C'est sous votre administration, que le chemin de fer de ceinture *loop-line*, a été construit à Trois-Rivières, voulez-vous nous dire, quelles ont été les raisons, qui ont déterminé cette construction ?

R. Je vais tâcher de le dire aussi brièvement que possible, mais je serai obligé d'entrer dans quelques explications.

En me chargeant du département des chemins de fer, la première chose, dont je me suis occupé, a été de savoir pourquoi les différentes municipalités refusaient de payer leurs souscriptions, et de tâcher de trouver le moyen de les engager à les payer. J'ai eu des pourparlers avec le maire de Montréal, avec celui de Québec, et aussi avec celui des Trois-Rivières. Le maire des Trois-Rivières m'a fait comprendre, que la raison pour laquelle la ville des Trois-Rivières ne payait pas sa souscription, c'est qu'elle n'avait pas un terminus du chemin de fer des Piles dans les limites de la ville des Trois-Rivières et sur le bord du fleuve, de manière à ce que la ville des Trois-Rivières trouvât quelque avantage de la possession de ce terminus. Cet argument me paraissait frappant. Le maire me faisait remarquer, que le chemin de fer des Piles se joignait au chemin de fer du Nord, à deux ou trois milles à l'Est du St-Maurice, et à une petite distance seulement du St-Laurent. Il me faisait remarquer, qu'à cet endroit, on pouvait facilement ériger et construire des quais et des hangars et charger des bâtiments tout aussi bien qu'à Trois-Rivières ; et que si la ville des Trois-Rivières donnait cent mille piastres (\$100,000) pour bâtir un port rival au sien, à trois milles à l'Est de la rivière St-Maurice, cela serait une grande folie de sa part, et qu'en souscrivant pour une somme de cent mille piastres (\$100,000), elle n'avait jamais eu l'intention de commettre cette folie.

Je fus tellement frappé de cet argument que je lui dis : Si le gouvernement mettait le terminus du chemin de fer plus dans la ville de Trois-Rivières, payeriez-vous vos cent mille piastres

[\$100,000] ? Il me répondit : Oui. Aussitôt qu'il me fut possible, je me rendis à Trois-Rivières, où je rencontrai le maire, les principaux membres de la corporation et quelques-uns des grands propriétaires des moulins, qui se trouvent situés dans l'encoignure faite par la rivière St-Maurice et le St-Laurent, dans la partie est de la ville de Trois-Rivières. Le maire, avec quelques-uns des conseillers et ces propriétaires de moulins, puis monsieur Hamlin, ingénieur du chemin de fer, résidant à Trois-Rivières, me menèrent en voiture, faire le tour de la ville de Trois-Rivières, afin de me bien faire comprendre cette question, en me permettant d'examiner moi-même les lieux, et afin de voir s'il n'y avait pas moyen de trouver un terminus pour le chemin des Piles, ou afin de voir plutôt quel était le meilleur endroit à choisir pour le terminus du chemin de fer des Piles. Nous fîmes tout le tour de la ville de Trois-Rivières. En arrivant à la partie-est où, se trouvent ces grands moulins, à une profondeur d'eau, le long des quais, suffisante pour charger les plus grands bâtiments, les propriétaires de ces moulins étaient les messieurs Ross,—tous les propriétaires de ces moulins offrirent avec la plus grande libéralité le terrain nécessaire, pour faire, sinon un terminus pour le chemin des Piles, parceque cela prenait plusieurs arpents, pour faire au moins un endroit, où nous pourrions arriver et décharger une partie du fret. Comme ce fret, le long du chemin de fer des Piles, devait être du bois et des minéraux de fer, pendant bien longtemps, et que nous ne pouvions prévoir aucun autre fret, comme de raison il était indispensable, afin de faciliter le commerce, de pouvoir décharger tout le long de la rivière St-Laurent. Ces messieurs offrirent, si je me rappelle bien, un ou deux arpents à prendre sur leurs terrains le long du fleuve. J'étais fort séduit par cette idée, et de suite nous adoptâmes l'idée d'amener le chemin de fer des Piles jusqu'à ces terrains, cela nous paraissait être certainement la meilleure chose. Voilà l'origine du chemin de fer *loop-line*,

Maintenant, la corporation et tous les gens, représentant les différents intérêts de la ville de Trois-Rivières, excepté ces grands propriétaires de moulins situés à l'Est, aussi bien que notre ingénieur, nous dirent : Vous savez, monsieur Joly, qu'un arpent ou deux arpents ne sont pas assez pour faire un terminus de chemin de fer, surtout pour un chemin de fer qui est destiné à transporter une immense quantité de bois de corde le long du fleuve. Cette partie-là a beaucoup de valeur, le front de la ville sur le fleuve est très-étroit, et pour cette raison a une grande valeur. L'on proposa alors de faire le chemin de ceinture *loop-line*, dont je vais expliquer l'utilité, et montrer les raisons, pour lesquelles je me suis décidé à le faire.

Pour arriver depuis la ligne principale jusqu'au, fleuve, il me fallait absolument une voie double. Il était impossible de concevoir un trafic de seulement quelques milliers de cordes de bois, qui se ferait sur une voie simple, de sorte que, me voyant dans la nécessité d'adopter une voie double, j'ai compris, que la longueur du chemin, en faisant cette voie double à

l'ouest de la ville, au lieu de la faire à l'est, augmenterait très-peu l'ouvrage qu'il y aurait à faire, surtout, comme je le déclarerai dans un instant, lorsque les terrains, à travers lesquels on devait passer dans cette partie ouest, qui est considérable (les plans sont là pour vérifier ce que je dis au meilleur de ma connaissance), coûteraient presque rien. En faisant une voie simple, partant depuis la ligne principale du chemin de fer du Nord, près du Pont de la rivière St Maurice, pour me rendre à l'endroit sur le bord du fleuve, où l'on offrait un terrain, près du moulin de monsieur Ross, le chemin serait à peu près de la même longueur, que celui qu'il y avait à faire en partant depuis l'extrémité Ouest du fonds de la ville de Trois-Rivières. En étudiant la question, je compris qu'en faisant une ligne simple à l'Est et une autre à l'Ouest, on n'avait pas beaucoup plus d'ouvrage à faire, qu'en faisant une voie double à l'Est. Maintenant, la question était de relier ces deux tronçons l'un à l'autre, pour les relier, il y avait la largeur de la ville de Trois-Rivières, sur le fleuve, qui est très peu de chose. Je dis à la corporation, au maire et aux conseillers principaux : Si vous voulez me procurer le droit de passage depuis la partie Est, jusqu'à la partie Ouest de la ville de Trois-Rivières, si vous voulez vous-même me procurer ce droit de passage, sans que le gouvernement paye, et si vous voulez me donner quinze arpents en superficie sur la grande commune, qui se trouve à l'ouest et qui appartient à la corporation, afin de nous permettre de faire là notre dépôt, d'y ériger nos hangars, l'espace suffisant pour y mettre le bois de corde et y piler les madriers, je m'engagerai à faire le chemin tout autour de la ville de Trois-Rivières.

La corporation consentit à nous donner ces quinze arpents pour une rente nominale de cinquante piastres (\$50.00) par année, c'était une rente complètement nominale pour nous laisser jouir de la commune, c'est-à-dire de quinze arpents de terrain sur cette commune. La corporation nous procura le droit de passage, il n'y eut qu'une ou deux difficultés, si je me rappelle bien, nous eûmes à payer, il me semble, cent à deux cents piastres à la compagnie du Richelieu pour passer sur ses quais, j'ai compris que c'était un grand inconvénient pour elle, et ça valait certainement cette compensation. Maintenant, pour l'hôtel Farmer, la corporation consentit (vu que nous ne pouvions pas faire d'arrangements) la corporation consentit par écrit à permettre, pendant six mois, à faire passer le chemin de fer dans la rue, en attendant que nous pussions faire des arrangements pour l'hôtel Farmer. La corporation comprit si bien l'importance de cet ouvrage, qu'elle obtint par écrit des propriétaires le consentement de ne pas réclamer de dommages de la corporation, pendant six mois, pour laisser passer les trains dans la rue, vis-à-vis leurs maisons, et notamment vis-à-vis les hôtels, qui se trouvent dans cette rue.

J'en suis venu à la conclusion, vu le peu de différence dans la longueur du parcours et de l'ouvrage à faire, que tous ces ouvrages, depuis l'endroit où nous devions laisser la ligne principale, près du pont St-Maurice, et delà descendre au fleuve, traverser tout le front de la ville et revenir joindre la ligne principale, à l'ouest de Trois-Rivières, devrait coûter environ soixante-quinze mille piastres [\$75,000].

Si on considère premièrement, que nous ne pouvions pas avoir de souscriptions de la ville de Trois-Rivières, sans leur donner le terminus pour le chemin de fer des Piles [c'était une demande très-raisonnable et en rapport avec les espérances du commerce et du trafic que nous avions intérêt à encourager], si on examine ce premier point, et secondement, si on prend en considération l'avantage énorme, qu'il y avait à avoir un terrain aussi favorablement situé et aussi considérable, que ces quinze arpents, qu'on nous offrait sur la commune, pour les hangars et les magasins, et un grand terrain nécessaire pour piler et corder le bois ; si on considère troisièmement, l'avantage énorme pour la province de mettre son chemin de fer en communication avec tous les quais de Trois-Rivières et tout le commerce du St-Lourent, et surtout, quatrième, si on considère l'importance énorme de permettre au commerce de l'Ouest, destiné soit à Trois-Rivières, soit à être embarqué et mis à bord des vaisseaux à Trois-Rivières, l'importance énorme de permettre à ce commerce de l'Ouest d'arriver sur les quais de Trois-Rivières par l'Ouest, au lieu de parcourir toute la largeur de la ville sur la ligne principale, qui se trouve déjà trop encombrée, et ensuite de redescendre au fleuve par l'est de Trois-Rivières, qui se trouve aussi encombrée par le fret du commerce du chemin des Piles, je crois que si on considère toutes ces choses, on trouvera, que j'ai bien fait de prendre sur ma responsabilité de faire bâtir cette ligne, et je crois de plus, que l'avenir me donnera raison sous ce rapport.

L'on a dit, je crois, que la construction du *loop-line* était la récompense des services, que l'honorable monsieur Turcotte avait pu rendre à mon gouvernement, comme orateur de la chambre, pendant la session qui s'est terminée dans le mois de juillet mil huit cent soixante et dix-huit (1878). Lorsque monsieur Turcotte a été nommé orateur au commencement de cette session, pendant tout le temps de cette session et encore pendant quelque temps après, l'idée du *loop-line* n'est jamais entrée dans mon esprit. Il m'est impossible de dire le jour exact, où j'ai commencé à entretenir cette idée, mais c'est après la clôture de cette session, de sorte qu'il est évident que la construction du *loop-line*, vu la promesse de construire le *loop-line*, n'a jamais, en aucune façon, influencé la conduite de l'Honorable monsieur Turcotte, parce que c'est seulement après la fin de la session, et après la clôture de la session, pendant laquelle il a eu l'occasion d'avoir à tant de reprises différentes, à donner son vote prépondérant en faveur du gouvernement, c'est seulement quelque temps après la fin de cette session, que j'ai commencé pour la première fois à entrevoir l'avantage qui pourrait résulter du *loop-line*.

Q. Le *loop-line* n'a pas été complété, et il y a solution de continuité entre la partie est et la partie ouest dans la ville de Trois-Rivières ?

R. Je ne puis le dire, j'étais sous l'impression que le *loop-line* avait été complété. Dans tous les cas, je sais qu'une des conditions de la vente du chemin de fer au syndicat était, que l'on terminerait le *loop-line* de Trois-Rivières, je n'ai pas eu occasion de m'occuper de cette affaire dernièrement, et je dois dire, que j'étais resté sous l'impression que le *loop-line*

avait été terminé. En mil huit cent soixante et dix-neuf (1879), nous l'avions virtuellement terminé. à cette époque, il n'y avait absolument à faire que deux ou trois arpents dans les rues de Trois-Rivières. C'est sur cette partie-là que la corporation avait obtenu la permission de faire passer les trains dans la rue, et lorsqu'on a voulu y mettre des rails, ils m'ont protesté et empêché de les mettre. Je ne sais pas réellement si ce *loop-line* sert à quelque chose aujourd'hui, dans tous les cas, s'il ne sert pas à faire progresser le commerce de Trois-Rivières maintenant, c'est que les gens de Trois-Rivières ne comprennent pas leurs intérêts,

Au sujet de l'hôtel Farmer, on est venu me dire pendant la session, que l'hôtel Farmer allait être vendu par le shérif, ou bien par le syndicat d'une banqueroute, et que, si le gouvernement voulait profiter de cette occasion pour acheter, il pourrait l'avoir à beaucoup meilleur marché, que le montant qui lui avait été demandé jusque-là pour cette propriété. Je crois que c'est un monsieur Horan, qui est venu me parler de cette affaire-là. Je comprenais l'importance énorme d'avoir un endroit, comme le local occupé par l'hôtel Farmer pour dépôt ou terminus, près du fleuve, pour le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et songeant de plus que la permission de passer dans la rue, qui était le seul moyen de communication entre l'Est et l'Ouest, du moment que l'on ne passait pas sur le terrain de l'hôtel Farmer ou sur des quais appartenant à cette succession, n'était que pour un certain temps, j'ai cru que nous devions profiter de cette occasion d'acquérir ce terrain à de bonnes conditions. S'il y a eu quelques tentatives malhonnêtes, par certaines personnes, de faire quelque gain illicite au dépens de la province de Québec dans cette transaction, j'en suis complètement ignorant, et si je l'avais su, je n'ai pas besoin de vous dire la manière, dont j'aurais accueilli ceux qui seraient venus me faire quelques propositions de ce genre. Pour une raison ou pour une autre, cette vente n'a pu être complétée, je ne puis me rappeler maintenant quelles sont les complications légales qui l'ont empêchée.

Q. Le gouvernement n'a rien payé pour les expropriations ?

R. Le gouvernement a été obligé de payer pour un certain nombre, il n'a rien payé du tout pour les autres. Il a été obligé de payer pour un certain nombre d'expropriations, malgré tous les efforts faits par la corporation et surtout le secrétaire, pour obtenir le droit de passage partout.

Q. N'est-ce pas la corporation de la ville des Trois-Rivières qui a payé ce droit de passage ?

R. Non, je pense que c'est le gouvernement qui a payé, mais c'est la minorité des propriétaires qui a exigé paiement. Je puis dire que les grands propriétaires, le long du fleuve, jusqu'à la compagnie du Richelieu n'ont rien fait payer du tout. Surtout le front du fleuve, madame Turcotte, monsieur Haughton, monsieur Reynard ont donné tout le terrain pour rien, et je crains d'être ingrat, en omettant les noms des autres citoyens généreux, qui nous ont donné le droit de passage. Je sais qu'il y avait à l'Ouest de l'hôtel Farmer un propriétaire de moulin, dont j'oublie le nom, pour le moment, qui nous a donné généreusement, ou offert le droit de passage sur son quai sans nous faire payer.

Q. Veuillez dire ce que vous connaissez du contrat des *nut-locks* ?

R. La première fois que j'ai entendu parler des *nut-locks*, inventés par le docteur MacKay, ça a été dans l'automne de mil huit cent soixante-et-dix-huit [1878]. Il est venu me trouver avec des recommandations des ingénieurs et autres, établissant l'avantage de ses *nut-locks*. De plus, il m'a exposé la position pénible, dans laquelle il se trouvait, en risquant de perdre le bénéfice de sa patente, si je ne trouvais pas le moyen de mettre son invention en exécution pratique, dans un certain endroit de la Puissance, dans un certain temps. Toute mon intention était concentrée alors sur un seul point, celui de finir le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental aussitôt que possible, pour que la Province put commencer à jouir du résultat des sacrifices qu'elle avait fait. Lorsque le docteur MacKay m'a montré un modèle de ses *nut-locks*, moi qui étais si pu familier avec tous ces détails, je ne pus m'empêcher d'être émerveillé de la simplicité d'une invention, qui empêchait, un des plus grands dangers, auxquels la circulation des chemins de fer peut être sujette. Ceci se passait en mil huit cent soixante-et-dix huit (1878). Je me décidai à essayer sur une longueur de dix-milles cette invention, qui me paraissait si utile. Il y a une lettre que j'écrivis à ce sujet à monsieur Peterson, ingénieur du gouvernement, en novembre mil huit cent soixante-et-dix huit [1878], qui est maintenant reproduite et, qui explique toute la transaction, que j'ai eue alors avec le docteur MacKay, de même que le document, dont suit copie, en date du quatorze décembre mil huit cent soixante-et-dix-huit [1878], montrant comment j'ai réglé toutes les réclamations du docteur MacKay, contre le gouvernement, au sujet de ces *nut-locks*, par un paiement final de trois cent cinquante piastres [350.00], lui ayant fait faire, comme cela appert, par ce règlement, une déduction de deux cent dix-huit piastres [218.00], sur le total de son compte, qui était de sept cent soixante-et-huit piastres [\$768.00].

Q. Subséquemment à cela, veuillez dire ce que vous connaissez du contrat intervenu entre le docteur MacKay et monsieur Starckes, et de l'exécution de ce contrat ?

R. Au commencement du mois d'avril mil huit cent soixante et dix-neuf (1879), le Docteur MacKay m'a demandé, à plusieurs reprises ou m'a fait demander de faire des arrangements avec lui pour mettre ses *nut locks* sur toute la ligne. Tout en ayant confiance dans cette invention, cela ne me paraissait pas judicieux, vu que je désirais continuer l'expérience plus longtemps, avant d'engager le gouvernement dans une dépense considérable, comme celle de mettre des *nut locks* d'un bout de la ligne à l'autre, et je n'ai voulu faire aucun arrangement avec lui pour la raison que je viens de donner, jusqu'au moment où je suis parti pour l'Angleterre, vers le vingt-trois avril, mil huit cent soixante et dix-neuf (1879). Quand je suis revenu d'Angleterre, vers le milieu du mois de juin suivant, j'ai été étonné lorsqu'on m'a demandé de signer un ordre ou chèque au montant de cinq mille piastres (5,000), en faveur du Docteur MacKay, pour des

nut locks, qu'il avait posés pendant mon absence. Alors j'ai appris que l'honorable monsieur Starnes, qui m'avait remplacé, avait fait un contrat avec lui, le Dr MacKay, pour poser des *nut locks* sur toute la longueur du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Je vous avoue que la nouvelle produisit une impression pénible sur moi, surtout parce que je considérais, que c'était une imprudence que d'engager la province dans une dépense aussi considérable, avant de s'assurer par une plus longue expérience, de l'efficacité de cette invention. Mais pour le moment, j'avais une confiance telle dans mes collègues, qu'il ne me vint pas à l'esprit d'étudier la question avec beaucoup de soin, et surtout il ne me vint pas à l'esprit de les accuser d'avoir fait quelque chose de reprochable. Me trouvant dans le temps absorbé par les luttes continuelles de la session, je n'eus jamais l'idée d'étudier la question de ce contrat, avec l'intention de trouver le collègue qui m'avait remplacé, en faute. C'est plus tard, dans le cours des débats, sur les nombreux votes de non-confiance, auxquels nous fûmes sujets, que tous les détails du nouveau contrat devinrent publics, et que je fus obligé, comme les autres membres de la chambre, de les étudier.

Q. Quand vous avez payé les cinq mille cinq cents piastres (\$5,500) le vingt-huit juin mil cent soixante-dix-neuf (1879), saviez-vous que monsieur Starnes avait donné auparavant au docteur MacKay une lettre de crédit sur la banque Union, pour un autre montant de cinq mille piastres (\$5,000) ?

R. Je n'en avais pas la moindre idée, quand je suis revenu d'Angleterre. Je suis arrivé un jour ou deux, peut-être trois ou quatre jours avant le commencement de la session, et avec toute la responsabilité qui m'incombait au commencement de cette session, il m'a été impossible de me mettre au courant de tout ce qui s'était passé dans mon département durant mon absence.

Q. Saviez-vous pour quel montant le docteur MacKay avait alors posé ou livré des *nut-locks* ?

R. Quand j'ai donné les cinq mille cinq cents piastres (\$5.500) ? Non. Je ne le savais pas ; mais à la demande de monsieur Starnes, qui avait administré mon département pendant mon absence, j'ai payé cette somme comme étant une somme que le gouvernement ne pouvait pas se dispenser de payer. Plus tard, quand monsieur Chapleau me demanda combien il y avait eu de payé, je lui ai dit, qu'il y avait eu cinq mille cinq cents piastres (\$5.500) de payé. Il me demanda : Etes-vous bien positif que c'est le seul montant qui ait été payé dans cette affaire. Je lui ai dit : Certainement, je vous assure la chose. Il me dit : Très-bien, puisque vous le dites, j'ai été mal informé. Je ne comprenais pas même ce qu'il voulait dire. Ce n'est que plus tard, que j'ai su à quoi monsieur Chapleau faisait allusion ; je n'en avais pas la moindre idée dans le temps.

Q. On a dit, que ce contrat avait été consenti et donné au docteur MacKay, en considération de souscriptions électorales, veuillez dire si vous en savez quelque chose ?

R. J'ai entendu dire cela avant que l'affaire des *nut-locks* ne fut venue devant la chambre. Mais si j'avais cru, que la chose fut vraie alors, je n'aurais pas continué à siéger comme collègue de ceux, qui se seraient rendus coupables d'un tel acte. Comme de raison, je ne pouvais pas abdiquer, abandonner la confiance, que j'avais dans mes collègues, depuis tant d'années, à ce moment. Jusqu'à preuve du contraire, je refusai de croire à la vérité d'aucun de ces bruits.

Q. Comme question de fait, savez-vous, si le docteur MacKay a souscrit pour quelques-unes des élections qui ont eu lieu alors ?

R. Je n'en sais rien du tout.

Q. Vous n'en savez rien ?

R. Non, je n'en sais rien du tout, il n'est pas probable que si la chose était arrivée, on m'en eût jamais parlé.

Q. Croyez-vous encore à l'efficacité de cette invention des *nut-locks* ?

R. Oui ; comme de raison, depuis ce temps, j'ai perdu de vue la question du fonctionnement pratique des chemins de fer, et je ne puis dire exactement, comment ces *nut-locks* ont fonctionné ; mais je dois dire, que la première fois que j'ai vu un modèle, qui m'a été apporté par le Docteur McKay, il m'a semblé qu'il était presque impossible d'obtenir un résultat plus avantageux avec des moyens aussi primitifs et aussi simples que cela. Quand je pensais qu'un simple petit morceau de feuillard d'environ cinq à six pouces de long, avec des petites coches dedans est suffisant pour remplacer le travail de centaines d'hommes, qui sont obligés de visiter tout le temps la voie, afin d'empêcher le bout des rails, qui sont réunis par des boulons, afin d'empêcher les rails et les *fish-plates* de se séparer les uns des autres, j'étais frappé de cette invention qui obtenait des résultats aussi avantageux avec des moyens aussi peu dispendieux et aussi primitifs.

Q. Connaissiez-vous les *nut-locks* Chapleau ?

R. Non, je ne les connais pas. J'en ai entendu parler dans la discussion qui a eu lieu à ce sujet ; on a dit que le gouvernement fédéral avait sur son chemin de fer Intercolonial des *nut-locks*, mais je ne les connais pas individuellement.

Q. Savez-vous si les *nut-locks* Chapleau sont préférables à ceux du docteur MacKay ?

R. Non, je n'en ai pas la moindre idée.

Q. Vous ne savez pas combien il en faut par mille ?

R. Non.

Q. Quand le billet ou la lettre de crédit de monsieur Starnes, en date du vingt-sept octobre mil-huit-cent-soixante-dix-neuf (1879), est venu à votre connaissance, vous avez promis à la banque Union de payer au docteur MacKay le billet, qu'elle avait accepté pour la somme de cinq mille piastres (\$5,000) ?

R. C'est seulement vers ce temps-là, que j'ai entendu parler de ce billet. Comme je l'ai déjà dit, et comme le comprendront tous ceux, qui se rappellent cette session, il était impossible pour moi de me mettre à étudier avec calme tous les détails de l'administration de mon département pendant mon absence en Europe.

Q. Vous avez considéré que le gouvernement était lié par la lettre de M. Starnes, et c'est pourquoi vous avez promis de payer ?

R. Qui, et le paiement a été fait par l'honorable M. Chapleau.

Et advenant une heure de l'après-midi, la présente déposition est ajournée à deux heures.

Advenant deux heures de l'après-midi, la présente déposition est continuée comme suit :

Q. C'est sous votre administration, que la propriété Bellerive a été acquise ?

Oui.

Q. On a prétendu, que cette propriété n'était pas nécessaire dans le temps, où vous en avez fait l'acquisition, et ensuite, que vous l'avez payée un prix trop élevé. Avez-vous quelques raisons à nous donner là-dessus ?

Q. Avant d'acquérir cette propriété, j'ai demandé à Monsieur Walter Shanly, ingénieur du chemin, et en qui j'avais la plus grande confiance, je lui ai demandé de bien vouloir venir avec moi, pour visiter cette propriété, et voir s'il serait utile à la Province de l'acquérir.

Nous avons été visiter ensemble cette propriété, en passant par le quai des Commissaires, afin de nous rendre bien compte de la manière, dont cette propriété pouvait-être utilisée, en rapport avec les communications, qu'il était indispensable d'établir avec la navigation. Monsieur Shanly m'a donné une opinion, si avantageuse de la situation de cette propriété, que j'ai cru faire une excellente chose en l'achetant ; d'autant plus qu'il était indispensable de se procurer, aussitôt que possible, le terrain nécessaire pour placer le terminus de notre chemin de fer sur les quais mêmes de Montréal, et à proximité du fleuve St. Laurent.

Q. Savez-vous pourquoi on a pas utilisé cette propriété Bellerive ?

R. Si on avait eu le temps de continuer à développer le plan, que j'avais conçu, avec l'aide de M. Shanly, nous aurions certainement utilisé cette propriété.

Q. Quant au prix de cette propriété, croyez-vous que c'était le juste prix ?

R. C'est certainement mon opinion, et si je me rappelle bien, c'était l'impression de monsieur Shanley aussi. J'ai dû lui dire quel était le prix qu'on nous demandait, j'ai agi purement sur son avis, je n'aurais pas voulu prendre sur moi de faire cette acquisition, sans avoir son approbation.

Q. On a prétendu que la propriété Bellerive aurait été payée soixante cents le pied, alors qu'elle n'aurait valu, que vingt-cinq cents le pied, voulez-vous nous donner votre opinion là-dessus ?

R. Je ne puis entrer dans tous les détails, ce sont des faits, qu'on peut établir par une enquête. Les journaux de l'opposition prétendaient qu'on avait payé beaucoup trop cher, les journaux, qui supportaient le gouvernement, prétendaient qu'on avait pas payé trop cher.

Q. Vous ne connaissez pas personnellement la valeur de la propriété foncière à Montréal ?

R. Dans le temps j'ai cru bien faire, je considérais que je faisais un contrat avantageux, en achetant au prix qu'on nous l'offrait, cette propriété, qui, dans mon opinion et dans celle de l'ingénieur du chemin, serait d'une très-grande utilité.

Q. Connaissez-vous quelque chose, au sujet de l'acquisition de la ferme Gale, faite par le gouvernement ?

R. Quant à la ferme Gale, on a eu un arbitrage, quand il s'est agi d'en faire l'acquisition. Cet arbitrage a fixé le prix d'achat de cette propriété, et quant à la nécessité de faire l'achat que j'ai fait, il serait trop long d'entrer dans les détails, mais je dis sous mon serment, que c'était une amélioration nécessaire, et je suis convaincu, qu'il était dans l'intérêt public d'acheter ce terrain-là, d'ailleurs j'ai aussi pris l'avis de l'ingénieur principal, monsieur Peterson. Je dois dire que, quant au prix que les arbitres nous ont obligés de payer, j'ai été bien désappointé, et que je m'attendais que nous aurions moins à payer. J'ai été tellement désappointé que, si mes souvenirs ne me trompent pas (on peut le voir en examinant le rapport des arbitres), il y avait une étendue de terrain beaucoup plus considérable, que celle que nous avons finalement achetée, et dont, le prix a été soumis à l'arbitrage, avec le droit, par le gouvernement, de prendre au prix, que les arbitres fixeraient (les ingénieurs avaient considéré cette partie additionnelle du terrain comme étant indispensable), cependant je n'ai pas voulu la prendre, parce que j'étais trop désappointé sur le prix qui avait été accordé par le premier arbitrage. Mais c'était contraire à mon opinion de ne pas le prendre, parce qu'il me semblait que, tôt ou tard, nous serions dans la nécessité d'acheter ce terrain, et qu'il faudrait payer encore plus cher. Si je me rappelle bien (je n'ai pas examiné toutes ces choses-là en détail), monsieur Shanley avait des idées très-grandioses sur cette question-là. Nous pensions qu'il se ferait un développement énorme du commerce en bien peu de temps, aussitôt que les communications seraient ouvertes entre l'Est et l'Ouest. Il me disait : Vous allez avoir un développement considérable du commerce avec l'Ouest. C'était notre opinion, que nous réussirions à accaparer une partie considérable de ce commerce, et que, comme conséquence, la propriété augmenterait considérablement de valeur.

Q. Vous nous avez déjà donné quelques-unes des raisons, pour lesquelles vous avez construit l'embranchement St-Martin, avez-vous quelque autre chose à ajouter sur cette question ?

R. Si je ne craignais pas de faire perdre trop de temps à la Commission, je pourrais expliquer exactement les raisons, qui ont donné lieu à la construction de l'embranchement St-Martin. Je ne crois pas qu'on m'ait jamais accusé sciemment au sujet de cet embranchement St-Martin. Je vais maintenant résumer les raisons, pour lesquelles il me semblait, dès que je suis entré dans le gouvernement, que le plus grand service, que nous pouvions rendre à la province, était de finir aussitôt que possible notre grande ligne du chemin de fer du Nord, depuis Ottawa jusqu'à Québec.

Dès que la session de mil huit cent soixante dix-huit (1878) fut terminée, à la fin du mois de juillet ou au commencement du mois d'août, je me suis consacré exclusivement à cette tâche.

À l'ouest de Maskinongé, il y avait encore beaucoup à faire, en outre il y avait encore sept à huit ponts à faire, sans compter le pont de Terrebonne, il y avait un pont de quatre arches sur la rivière Ottawa. Je vous avoue, qu'il me semblait difficile de terminer le chemin de fer cette année-là, je voulus cependant essayer tout ce qu'il était possible de faire pour arriver à ce résultat. Je vous assure que la principale ambition que j'aie jamais eue, comme homme public, était de terminer ce chemin de fer avant l'hiver, je m'étais donné cette tâche, comme un problème à résoudre, et je me suis décidé à ne pas l'abandonner, jusqu'à ce qu'elle fut résolue. Quand nous sommes arrivés vers le mois de novembre, à ma grande satisfaction, grâce à la bonne volonté de ceux, qui m'aidaient, j'ai pu constater qu'il m'était possible de nous rendre jusqu'à St-Vincent de Paul. Alors je me rappelle parfaitement la conversation, que j'ai eue avec monsieur McGreevy et monsieur Light en descendant à Québec. Je leur ai dit ceci : nous allons arriver jusqu'à St-Vincent de Paul, et puis, delà, nous avons sept à huit milles pour nous rendre à Montréal, je propose que nous organisions de suite des *stages* à quatre chevaux, assez confortables, les chemins sont macadamisés depuis St-Vincent de Paul à Montréal, dans une heure ou une heure et quart, nous pourrions transporter nos passagers depuis là, jusqu'à Montréal, d'une manière assez confortable, Ce qui me faisait dire cela, c'était que je savais, que par la loi, nous étions obligés de traverser encore une fois cette rivière Ottawa, et de faire un nouveau pont pour nous rendre à Montréal, un pont qui aurait été à deux ou trois milles du pont Sault-au-Récollet, et puis je savais qu'il n'était pas possible de faire ce pont pendant l'hiver à deux milles de Montréal. Les dépenses, que cette construction occasionneraient me, faisaient tout simplement frémir, une dépense aussi inutile que celle-là, et m'empêchait d'utiliser de suite notre chemin de fer, en mettant en communication Québec et Montréal. C'est, quand je dis que les passagers de Québec pourraient faire ces sept à huit milles en voiture de St-Vincent de Paul à Montréal, que monsieur McGreevy, (je ne me rappelle pas s'il avait l'approbation de monsieur Light ou non) m'a dit : monsieur Joly, vous êtes rendu à quatre milles du chemin de fer entre Montréal et Ottawa, qui appartient à votre gouvernement, faites donc une ligne temporaire, je ferai cette ligne jusqu'à St-Martin. Il a ajouté : avec votre système de *stages* de St-Vincent de Paul à Montréal, vous ne trouverez personne, pour voyager par notre chemin depuis Québec à Montréal. Cela serait très inconfortable de sortir d'un char chaud, surtout pour les dames, et de faire ensuite, huit à neuf milles, en hiver, avec des *stages*. Les passagers préféreront certainement voyager par le chemin de fer du Grand-Tronc. Je fus tellement frappé de la sagesse de cette proposition que je lui dis : c'est bon, bâtissez-nous cette ligne temporaire de suite, nous ne vous payerons pas pour cet ouvrage, mais nous vous

donnerons la jouissance du chemin de fer du Nord, jusqu'à la fin de l'année prochaine, comme compensation ; je savais qu'il était impossible pour lui de terminer le chemin de fer du Nord, de manière à le faire recevoir par l'ingénieur du gouvernement, beaucoup avant ce temps. Il accepta mon offre et se mit à l'ouvrage de suite, et le huit février mil huit cent soixante-dix-neuf [1879], le premier train du chemin de fer sur la rive Nord partit de Montréal et se rendit jusqu'à Québec. Je dois dire maintenant, que les difficultés de construction de cette ligne temporaire furent la rigueur de la saison et la presque impossibilité de se procurer des matériaux, dans un temps aussi court, ce qui fait que l'ouvrage s'est élevé à un montant plus considérable, que nous le pensions, et que monsieur McGreevy le pensait probablement. Voilà pourquoi j'ai exprimé l'opinion qu'il avait droit à une certaine compensation pour cela ; et mon opinion sur ce point était d'autant plus forte, que cette ligne, qui n'était alors construite que comme une ligne temporaire, est devenue la vraie ligne permanente, c'est un arrangement qui fut assez sage pour être ratifié par la Législature.

Q. On a prétendu que vous avez fait prématurément le pont de Hull, dans un temps où on aurait pu s'en dispenser, c'est-à-dire, que vous avez commencé la construction de ce pont prématurément ?

R. J'ai fait le contrat pour ce pont, et les travaux en ont été commencés... Lorsque j'ai fait le contrat pour le pont de Hull, que tout le monde admet être une partie indispensable de notre système de chemin de fer, c'est-à-dire pour convertir notre chemin de fer local et provincial, et en faire un des grands débouchés du Nord-Ouest, mettant notre Province en communication avec la Province d'Ontario et le Nord-Ouest, le fer et la main-d'œuvre étaient si bon marché, que lorsque j'ai demandé des soumissions, et avant d'en accepter aucune, j'ai encore consulté mon ami, monsieur Watter Shanley. Celui-ci m'a répondu non seulement, verbalement, mais encore par une lettre, dont je n'ai jamais voulu faire usage, mais que j'ai encore en ma possession, que cela serait un crime politique de ma part, si je n'avais pas le courage de contracter de suite avec les entrepreneurs, qui me faisaient des offres aussi avantageuses et de bâtir ce pont. En expliquant cette question à la chambre, je n'ai pas parlé de cette lettre-là, j'avais déjà assez pris sur moi, dans mon désir de compléter cette ligne, et de lui donner une utilité pratique aussitôt que possible, que je ne pouvais pas m'arrêter en chemin, j'en avais fait déjà assez pour prendre cette responsabilité. Maintenant, ce que je désire ajouter, c'est ceci : Si l'on veut comparer le prix que le pont a coûté, grâce à l'interruption du contrat, dont on avait commencé l'exécution, avec le prix de mon contrat, celui que monsieur Shanley m'avait engagé à exécuter, l'on serait bien étonné de voir l'immense économie, que la Province aurait faite en mettant à exécution le contrat que j'avais fait à monsieur Beemer. Au dernier moment, quand la crise est venue, nous finissions nos piliers, il a fallu tout laisser là, les *coffer-dams* ont été emportés par la glace pendant l'hiver, il a perdu tout cet hiver-là, une fois les piliers

faits, il aurait pu finir. Cela a fait une différence énorme, je ne puis en déterminer le chiffre, mais les comptes publics doivent établir cette différence.

Je dois dire, pour résumer cette affaire du pont de Hull, que je considère, que tout en prenant constitutionnellement un risque considérable, en exécutant un ouvrage, que l'on avait toujours eu pour but comme complément du chemin de fer, mais que je n'étais pas alors directement obligé de faire, je dis que, tout en outrepassant mes pouvoirs, en faisant cette entreprise (que je considérais de mon devoir de faire ratifier à la session suivante, et que j'ai fait ratifier par notre chambre), je considère que j'ai bien fait de faire ce contrat et d'entreprendre la construction du pont de Hull, car, pour moi, c'était une économie énorme pour la Province, et j'agissais aussi, d'après l'avis de personnes compétentes, et je dis que, si la chose était encore à faire, j'agiserais de la même manière.

Q. On a dit, que vous auriez eu de l'aide du gouvernement d'Ottawa et de la ville d'Ottawa, ainsi que d'autres villes intéressées à la construction du pont de Hull, si vous eussiez pris les moyens de l'obtenir, voulez-vous renseigner la commission sur ce sujet ?

R. Je crois que, quand on a discuté le contrat, j'ai répondu à cet argument-là, seulement, je ne me rappelle pas, dans le moment, de quelle manière j'y ai répondu. Je ne puis me rappeler, si j'ai dit que j'avais déjà demandé de l'aide à la ville d'Ottawa, mais il me semble qu'on en a demandé..... Je ne m'en rappelle pas. Je ne me rappelle pas de tout ce que j'ai pu dire, ni tout ce que j'ai fait pour construire ce pont aussi avantageusement que possible. Je ne suis pas prêt à dire si j'ai fait des démarches ou si je n'en ai pas fait, ce dont j'étais convaincu, c'est que le pont devait-êtré construit, qu'il devait se construire bon gré malgré, et qu'on avait à compter sur l'aide de personne. J'étais convaincu, lorsqu'on a commencé à construire ce pont, que la Province devait le faire, parceque ce pont devait-êtré fait. Je ne puis dire si j'ai eu des correspondances ou non, au sujet de la construction de ce pont, je n'ai pas étudié cette question, je ne me rappelle pas. J'ai eu des entrevues avec la corporation de la ville d'Ottawa, qui m'a fait des offres, magnifiques pour construire ce pont de manière à relier notre chemin de fer, depuis un certain endroit, près de l'embouchure de la Gatineau jusqu'à Ottawa ; j'ai parfaitement compris, que dans l'intérêt de la ville d'Ottawa, ce pont aurait pu lui être plus avantageux, les citoyens d'Ottawa m'ont envoyé des députations à Montréal, pour bâtir le pont, à cet endroit, nous avons étudié la question avec les ingénieurs ; mais nous avons trouvé qu'il était impraticable de construire le pont à l'endroit choisi par la ville d'Ottawa. Il y avait un pilier, qui, si je me rappelle bien, tant sous l'eau qu'en dehors de l'eau, aurait du être d'une hauteur de cent quarante (140) pieds à peu-près ; il y avait aussi d'autres obstacles, presque impossibles à surmonter, aussi nous avons été obligés de refuser les offres, qui nous avaient été faites par les citoyens d'Ottawa, parceque nous ne pouvions pas construire le pont à

l'endroit où ils le demandaient. Là, où le pont est construit, il y a une bien moins grande profondeur d'eau, ensuite on avait obtenu, ce qui est une espèce de compensation, au refus des offres qui nous avaient été faites par la ville d'Ottawa, on avait obtenu du *Canada Central*, par son président ou administrateur, monsieur McIntyre, qu'il nous céderait la moitié des trente arpents de terrain, dont il était propriétaire dans la ville d'Ottawa, pour leur terminus, il nous céderait la moitié des trente arpents pour le prix d'achat. Il y avait plusieurs années qu'ils avaient acheté ce terrain, et c'était un prix très peu élevé. Nous avons essayé d'obtenir du *Canada Central*, une aide pour construire ce pont, comme ils étaient directement intéressés à faire passer leur fret d'Ottawa, pour l'envoyer par notre chemin de fer. Mais ces messieurs reconnurent que, malheureusement, ils ne pouvaient pas nous aider pécuniairement ; ils se seraient obligés de nous payer un droit de passage pour leurs chars sur le pont, au lieu d'en jouir avec nous en société. Quand je leur fis la proposition, je leur demandai de le faire à moitié et comme je l'ai dit plus haut, tout ce qu'ils ont pu faire pour nous, ça été de nous céder la moitié de leur terrain, au prix coûtant, le terrain sur lequel le dépôt du chemin de fer est maintenant.

Q. Est-ce que le *Canada Central* ne s'était pas engagé en faveur de la commission des chemins de fer de payer cinquante mille piastres (\$50,000)?

R. Je ne le sais pas, c'est la première fois que j'en entends parler. Comme de raison, vous conviendrez, qu'il était impossible de passer en revue les travaux de la commission des chemins de fer pendant trois années. Si cela avait été, quelqu'un m'en aurait averti. Quand les messieurs du *Canada Central* sont venus me demander de construire ce pont, je leur ai dit de payer la moitié des frais de construction. Ils m'ont répondu : Malheureusement nous ne pouvons donner aucun argent, tout ce que nous pouvons faire, c'est de vous donner la moitié de notre terrain. J'ai dit, il y a un instant, quand on m'a demandé, si je n'avais pas demandé des secours pour m'aider à construire ce pont, que je ne m'en rappelais pas, mes souvenirs s'éclaircissent, en répondant à cette question, et cette accusation est absurde, car je me rappelle maintenant avoir fait tout ce que j'ai pu pour obtenir de l'aide pour la construction de ce pont. Dans tous les cas la ville d'Ottawa m'a fait certaines offres. J'ai donné les raisons, pour lesquelles je n'avais pu faire d'arrangements avec elle, tant qu'au gouvernement fédéral, je ne puis prendre sur moi de dire, si je lui ai demandé ou non de l'aide. Cela ne me m'étonnerait pas du tout, si je ne l'ai pas fait, c'est que j'ai cru, que je n'obtiens rien, et si je l'ai fait, je n'ai rien obtenu.

Q. Connaissez-vous quelque chose, au sujet de la construction des embranchements de Joliette et Berthier ?

R. Non, L'embranchement de Joliette n'a pas été fait de mon temps, l'embranchement de Berthier n'a pas été fait de mon temps, non plus ; on en parlait dans le temps, personnellement, je ne connais rien de ces embranchements.

Q. Avez-vous quelques renseignements à nous fournir au sujet de l'ad-

ministration du chemin de fer par monsieur Sénécal, comme surintendant ?

R. Je n'ai absolument rien de personnel ; je n'ai aucune connaissance personnelle de faits propres à renseigner la commission sur l'administration de monsieur Sénécal, comme surintendant du chemin de fer du Nord. Tout ce que je puis dire, c'est que le vingt-sept mai mil huit cent quatre [1884], j'ai cru qu'il était de mon devoir, de faire une déclaration en chambre, qui se trouve rapportée au long dans les journaux de la session de mil huit cent quatre-vingt-quatre [1884], précisément à la page deux cent quarante-quatre [244]. À la suite de cette déclaration, je demandai une commission d'enquête sur l'administration du chemin de fer du Nord, par monsieur Sénécal, et d'autres faits mentionnés dans ma déclaration. Cette commission, par un vote de la chambre, a alors été refusée. Je mets maintenant cette déclaration devant monsieur le commissaire. Quand j'ai fait cette déclaration, qui comme on le verra, est basée sur une déposition donnée sous serment par monsieur Louis Adelard Sénécal lui-même, dans une cause devant la cour Supérieure de Montréal, j'ai cru remplir mon devoir, et offrir à la chambre l'occasion d'arriver à la vérité, au sujet des rumeurs, qui avaient eu cours dans le pays sur l'intervention de monsieur Louis Adelard Sénécal dans les élections de Décembre mil huit cent quatre-vingt-un [1881]. Comme de raison, je n'ai aucune connaissance personnelle de cette intervention ; dans nombres de comités, où j'ai été supporter mes amis, pendant cette lutte, j'ai entendu parler généralement de l'intervention de monsieur Sénécal et de ses agents, mais je n'ai jamais eu occasion de constater, par moi-même directement, de la vérité de ces faits.

Q. Vous ne pourriez mentionner aucun comté en particulier, où cette intervention a été constatée par vous-même ?

R. J'ai dit, que je n'ai jamais pu constater la chose par moi-même, maintenant le résultat des élections et la vente du chemin de fer du Nord à monsieur Sénécal, dans la session, qui a suivi ces élections, m'ont porté à attacher plus d'importance à ces rumeurs, que j'en attacherais généralement à toutes les rumeurs dont on n'a pas une preuve directe. Il n'y a pas de doute que je dois m'être laissé emporté plus d'une fois, dans la chaleur de la discussion, sur cette question de la vente du chemin de fer du Nord, à faire allusion à ces rumeurs. Lorsque, dans la session de mil huit cent quatre-vingt-quatre, l'on a placé dans mes mains ce document officiel, constatant l'admission sous serment, qui se trouve insérée dans sa déclaration, quelque pénible que peut être pour moi la nécessité d'amener cette affaire devant la chambre, j'ai cru devoir le faire, et si, les remarques, que j'ai faites en mettant cette déclaration devant la chambre, ont été correctement rapportées, (je n'ai pas de doute qu'elles ont été correctement rapportées (je n'ai pas de doute qu'elles ont été correctement rapportées, mais je dois dire que je n'ai pas vu ce rapport, depuis que j'ai fait ces remarques), j'ai dû expliquer à la chambre exactement, quels étaient mes motifs pour faire cette déclaration. J'ai demandé une commission d'enquête, la majorité a pris sur elle de refuser cette commission, tout ce que je puis faire mainte-

nant, c'est de référer monsieur le Commissaire à ce qui s'est passé à cette époque.

Q. Connaissez-vous autre chose, qui soit de nature à établir, que monsieur Sénécald a détourné des recettes du chemin de fer du Nord pendant son administration ?

R. Non, je ne l'ai jamais accusé non plus. Sur l'accusation que j'ai portée, je citais le fait mentionné dans la déposition donné sous serment par monsieur Sénécald, à Montréal, mais je dirai que, comme tout le monde, j'ai entendu ce qui se disait dans le public. J'ai parlé avec autant de modération que possible, tout en faisant mon devoir dans la position, où je me trouvais, et lorsque je me suis trouvé tout-à-coup à avoir en mains une pièce authentique, donnée sous serment par monsieur Sénécald lui-même, dans laquelle il n'admettait pas du tout avoir pris l'argent du chemin de fer, mais dans laquelle il admettait avoir souscrit cinq ou six cent piastres dans un temps d'élection, et qui disait, que c'était à peu près la souscription faite par lui dans les différents comtés, je me suis dit que c'était mon devoir d'amener cette chose-là devant la chambre.

Q. Vous ne possédez aucun autre renseignement sur l'administration du chemin de fer par monsieur Sénécald ?

R. Je ne possède aucun autre renseignement positif. Comme membre de la chambre, j'étais obligé de discuter toute cette question ; mais si, comme membre de la chambre, je ne devais amener devant la chambre que des questions sur lesquelles, il y aurait des preuves positives, il n'y aurait pas moyen de découvrir ou d'empêcher aucun abus de pouvoir. Si la commission, que j'avais demandée avait été accordée, nous aurions pu faire venir les députés et leur faire déclarer sous serment, s'ils avaient reçu de l'argent de monsieur Sénécald et ce qui s'était passé à leur élection.

Q. Vous étiez opposé à la vente du chemin de fer Québec, Montréal Ottawa et Occidental ?

R. Oui.

Q. Vous avez fait un discours ou plusieurs discours contre le projet du gouvernement ?

R. Oui.

Q. Savez-vous, si ces discours sont bien rapportés dans les débats de monsieur Desjardins ?

R. Oui, je le pense bien, cela doit être bien rapporté. J'avais donné des notes à l'Electeur des discours, que j'avais prononcés alors, et monsieur Desjardine a pris ces notes.

Q. Auriez-vous aujourd'hui quelques nouvelles raisons à offrir contre cette vente ?

R. Il me semble que les faits viennent de confirmer ce que nous prévoyions lors de la vente ; car la principale objection, que nous avions à la vente, c'était celle de la subdivision du chemin de fer en deux parties. Sans vouloir parler au point de vue de Québec seulement, je dirai que l'espoir si légitime, non seulement de la ville de

Québec, mais je peux dire de toute la Province était de voir notre chemin de fer, depuis Québec jusqu'à Ottawa, devenir une des branches du Pacifique. Lorsque le chemin a été vendu, s'il avait été vendu immédiatement au Pacifique, qui offrait de l'acheter, je ne sais, si je me trompe, mais il est probable qu'à l'heure qu'il est, nous aurions le véritable terminus du Pacifique dans la cité de Québec. Le Pacifique n'aurait pas cherché une autre issue à la mer, comme il l'a fait ; le Pacifique ne viendrait pas de donner le contrat pour la construction d'un pont à Lachine, qui va emporter tout le commerce de l'ouest dans les ports de mer américains à notre détriment. Il est vrai qu'on a parlé de certains arrangements, qui, je crois, n'ont pas encore été publiés, à ma connaissance du moins ; mais on a bien tardivement essayé de réparer cette erreur, en forçant le Pacifique à devenir acquéreur du chemin de fer du Nord ; je puis me tromper, mais je crains qu'il soit trop tard, voilà mon opinion.

Q. Savez-vous s'il a été fait quelques démarches pour vendre au Pacifique, alors, en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ?

R. Oui, monsieur Chapleau dans son discours a admis qu'il avait eu des offres du Pacifique. Ces offres, je parle de mémoire, ces offres n'ont pas été soumises à la chambre avec les autres, parcequ'elles étaient d'une nature confidentielle, monsieur Chapleau a déclaré cela dans son discours. Nous avons eu une copie officielle des offres, qui ont été faites par la compagnie du Pacifique. Monsieur Chapleau, dans son discours, nous a donné à entendre, que des pourparlers entre la compagnie du Pacifique, le gouvernement de la Puissance et le gouvernement Provincial avaient eu lieu confidentiellement, il n'a pas crû devoir mettre une copie de ces arrangements et pourparlers, devant la chambre, mais si je me rappelle bien, il les a résumés verbalement et a essayé de démontrer, que ces propositions n'étaient pas aussi avantageuses que les autres, comme on peut le voir dans le discours, qu'il a prononcé sur cette importante question. Nous, de notre côté, nous prétendions que nous avions droit à des offres de la part du Pacifique, et je me rappelle avoir exprimé mon grand regret, que le Pacifique n'eut pas toute la ligne.

Q. Croyez-vous qu'il eut été mieux d'accepter ces offres du Pacifique, quelque désavantageuses qu'elles fussent au point de vue pécuniaire, ou bien attendre quelque temps pour vendre au Pacifique à de meilleures conditions ?

R. Certainement.

Q. Laquelle des deux alternatives considérez-vous la meilleure ?

R. Il eut été préférable d'accepter les offres du Pacifique, afin de les empêcher de chercher un autre débouché et d'éviter le danger, que cette compagnie trouvât ce débouché aux Etats-Unis, comme je crains bien qu'elle le trouve. Ensuite vient le pont de la Chine, si cette division du chemin en deux sections et ce refus de vendre la partie Est au Pacifique a ce résultat, je considère cet acte tout simplement comme une grande erreur de jugement, qui a été commise par celui, qui alors

était le premier ministre de la Province, et qui, par conséquent, était responsable de cette erreur. Je n'ai plus rien à dire sur ce point, le mal est fait. L'on a essayé de le réparer dernièrement, en amenant l'achat du chemin de fer du Nord par le Pacifique, si d'un autre côté, cette division du chemin de fer en deux sections, le refus de vendre la partie Est à la compagnie du Pacifique a été résolu dans le désir d'avantager des particuliers, aux dépens de la Province, alors je dois dire franchement que, dans ce cas, il y a beaucoup plus qu'une erreur de jugement, et pour l'intérêt de la Province, je dois dire, que je ne peux faire autrement, que de considérer, qu'il peut y avoir une certaine relation entre la manière, dont cette vente a été faite, et les faits mentionnés dans ma déclaration du vingt-sept de mai mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884).

Q. Pourriez-vous nous indiquer aucun député, dont le vote aurait été influencé de quelque manière par monsieur Sénécal, ou le premier ministre, par des considérations d'argent ou d'autres faveurs ?

R. Je ne prendrai pas sur moi d'indiquer aucun nom en particulier ; mais si je ne puis compléter ma réponse à cette question, je n'aime pas non plus à éviter d'y répondre. Je prendrai donc respectueusement la liberté de suggérer à l'Honorable Commissaire d'interroger les députés, qui ont voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord ; je crois que c'est la seule manière d'en avoir le cœur net.

Q. On a dit que la vente à la compagnie du Pacifique des embranchements St. Lin et St. Eustache, en même temps que la section Ouest du chemin de fer, avait été faite, pour favoriser certains spéculateurs, auriez-vous quelques renseignements à nous fournir là-dessus ?

R. Je n'ai aucun renseignement personnel à fournir sur ce point, mais il me paraît évident, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique n'avait pas besoin de ces embranchements, et à défaut d'explications concluantes, pour me démontrer, que le Pacifique avait besoin de ces embranchements, je suis obligé d'adopter les vues de ceux qui croient que la compagnie du Pacifique a été obligée de les acheter, pour aider certains spéculateurs et pour favoriser certains intérêts privés.

Q. Est-ce que vous croyez qu'on aurait pu laisser ces embranchements dans l'isolement, sans injustice pour les localités, qu'ils traversent et pour les compagnies qui les avaient construits ?

R. Non, on aurait pu protéger ces localités et protéger ces compagnies, en leur assurant dans le contrat avec le Pacifique, en leur assurant ce que l'on appelle en anglais les *running powers*, ou droit de passage et toutes les autres facilités en général, à des conditions avantageuses, comme cela se fait tous les jours entre les différentes lignes de chemin de fer, qui sont obligées de dépendre les unes des autres, pour compléter leurs voies, afin de communiquer avec certains centres.

Q. On a dit, qu'entre la date de la vente et celle de la livraison du chemin de fer, des approvisionnements excessifs avaient été entassés dans les magasins et stations du chemin de fer, et que tout cela avait

été livré à l'acquéreur, lors de la livraison, connaissez-vous quelque chose sur ce point ?

R. Ceci peut être constaté par les comptes publics, je crois, et par le rapport du Département des chemins de fer. Il y a un montant, entre la date de la vente du chemin de fer et celle de la livraison, pour lequel on a acheté des approvisionnements, qui paraît assez élevé, pour qu'on puisse en arriver à cette conclusion.

Q. Veuillez dire si vous connaissez quelque chose des arrangements intervenus entre la compagnie du chemin de fer du Nord et le Grand Tronc, subséquemment à la vente du chemin de fer par le Gouvernement ?

R. Je ne connais rien autre chose que, ce que j'ai vu dans les journaux, mais j'ai toujours été sous l'impression, que le syndicat, qui avait acheté le chemin de fer du gouvernement en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), avait réalisé un profit considérable dans cette transaction entre lui et le Grand Tronc.

Q. Connaissiez-vous à quelles conditions le syndicat du chemin de fer du Nord a vendu ses débentures et obligations du Grand Tronc ?

R. Je suppose que ce point a déjà été établi devant cette Commission.

Q. Avez-vous fait une étude pratique du règlement intervenu après la vente, entre le Gouvernement, la cité de Québec et le Syndicat du chemin de fer du Nord, et pourriez-vous nous indiquer à quelle partie contractante ce règlement a été le plus avantageux ?

R. Je vous avoue que je crois que la ville de Québec a fait un arrangement avantageux, mais cependant je n'ose pas aller trop loin dans mon appréciation de cet arrangement, car mes connaissances financières ne vont pas assez loin, pour me permettre de me considérer comme un bon juge sur cette question.

Q. On vous a accusé d'avoir occasionné des dépenses inutiles, en construisant des quais en hiver sur la rue St. André, à Québec, voulez-vous nous donner des explications là dessus ?

R. C'est toujours la même affaire. Ceux qui ont porté ces accusations, et dont la bienveillance m'honore, ignorent complètement tous les motifs, qui ont pu m'engager à prendre la responsabilité, que j'ai prise, en terminant le chemin de fer aussitôt que possible. Vous me parliez du règlement entre le gouvernement et la Corporation de la Cité de Québec, tous ceux qui ont pu étudier cette question se rappelleront, que le chemin de fer devait aller jusqu'à eau profonde, et que c'était là la condition de la souscription du million de la ville de Québec. La Corporation de la ville de Québec m'a offert le droit de passage sur tout le parcours de la rue St. André pour rien, je crois que ce droit de passage (si je me trompe, je le fais de bonne foi, car je parle de mémoire), je crois que ce droit de passage a coûté quelque chose comme quarante cinq mille piastres (\$45,000) à la Corporation (cette transaction a eu lieu il y a déjà deux ans). Lorsque la Corporation m'a offert ce droit de passage gratuitement, c'était à condition que nous construisions le chemin de fer de suite, il m'a semblé qu'il n'y avait pas à hésiter, d'autant

plus que c'était le vrai moyen de remplir les obligations du Gouvernement envers la Corporation, et de l'obliger de remplir les siennes envers nous, en rendant le chemin de fer à eau profondes, ainsi que prescrit par le Statut. Nous pouvions y arriver beaucoup plus vite par ce moyen et à beaucoup meilleur marché qu'en attendant la construction du quai des Commissaires, le long du bassin Louise, qui n'était pas terminé et qui ne l'est pas encore à l'heure qu'il est.

Grâce à la construction de ce chemin de fer dans la rue St-André, dans l'hiver de mil huit cent soixante dix-neuf (1879), dans le même automne de mil huit cent soixante dix-neuf (1879), nous avons chargé de grands vaisseaux d'outre-mer, au bout de l'ancien quai des Commissaires, près de la douane, avec des cargaisons venant d'Ottawa. Maintenant quant à la difficulté de faire ces ouvrages en hiver, j'en ai une expérience pratique, moi-même, depuis bien des années, sur une plus petite échelle que celle-ci, il est vrai, et mes employés construisons de préférence nos quais en hiver ; nous plaçons nos piliers sur la glace, il n'y a pas besoin de les caler de la manière, dont on fait en été ; on peut les tailler sur la glace, à côté même de l'endroit où ils doivent être placés, on peut mettre la pierre sur la glace, puis, l'employer à mesure qu'on en a besoin, on évite alors les frais de la charroyer dans des voitures, la mettre dans des bateaux et la sortie des bateaux ; on la prend directement où l'on veut, et on la met où on veut et à bien moins de frais qu'en été.

Q. Vous avez accusé le gouvernement Chapleau d'avoir laissé l'exploitation de la section Est du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental trop longtemps entre les mains de monsieur McGreevy, après que monsieur McGreevy aurait dû livrer cette section au Gouvernement ?

R. Oui, je l'ai accusé et j'ai eu raison.

Q. Voulez-vous donner quelques explications là dessus ?

R. C'est à monsieur Chapleau à donner ses raisons ; il y avait un contrat par écrit, par lequel monsieur McGreevy devait livrer le chemin à une certaine date, j'ai constaté qu'il n'avait pas livré le chemin, au temps convenu, et j'ai accusé monsieur Chapleau de ce fait. C'est à monsieur Chapleau à expliquer, pourquoi il n'a pas fait exécuter le contrat, tel que convenu.

Q. Il a été porté des accusations contre monsieur Sénécal, se rapportant aux recettes du chemin de fer, voulez-vous donner des explications là-dessus ?

R. Ce n'est pas moi qui ai porté ces accusations, l'accusation, dont je suis responsable, c'est celle qui se trouvait annexée en blanc et en noir dans ma déclaration du vingt-sept mai, mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884), et qui est publiée au long dans les journaux de la chambre, et dont j'ai déjà parlé.

Q. On vous a reproché d'avoir démis les Commissaires des chemins de fer et de vous être privé de leurs services, voulez-vous donner des explications là dessus ?

R. C'est la première fois que l'on me fait ce reproche. J'apprécie les

services considérables, qui ont été rendus par ces messieurs, mais je ne crois pas, que j'aie mérité aucun reproche, pour avoir pris sur mes épaules le fardeau qui, jusqu'alors, avait été porté par ces trois messieurs, et j'ai fait ce que j'ai pu pour que la Province ne souffrit pas du changement, en complétant ce chemin de fer aussitôt que possible.

Et le témoin ne dit rien de plus.

(Signé)

JOS. P. ROY.

Sténographe.

LE QUINZIÈME jour de décembre 1885.

PRESENT : L'Honorable A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de WILLIAM JOHN WATTS *de Drummondville, avocat et M. P. P. âgé de 39 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Depuis combien d'années êtes-vous député à l'Assemblée Législative de la Province de Québec ?

R. Je suis député à l'Assemblée Législative de la Province de Québec, depuis le mois de février mil-huit-cent-soixante-quatorze [1874].

Q. Le dix-huit avril dernier, vous avez proposé en Chambre, que cette Commission fut chargée de s'enquérir spécialement de l'accusation suivante : que Louis Adélarde SÉNÉCAL, lorsqu'il était Surintendant du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, retira un salaire plus élevé, que celui auquel il avait droit pour sa commission, avez-vous reçu un avis de ma part, vous demandant quel e preuve vous pouviez offrir au soutien de cette accusation ?

R. J'ai reçu un avis, et j'ai répondu par écrit à cet avis.

Q. Et la réponse que vous avez faite est celle qui vous est maintenant montrée ?

R. Oui, c'est-là ma réponse.

Q. Cette lettre contient-elle tous les renseignements, que vous pouvez nous donner au sujet de cette accusation ?

R. Oui, ce sont les points principaux des renseignements que je puis offrir à cette commission.

Q. Les faits, qui y sont allégués, sont-ils vrais, au meilleur de votre connaissance ?

R. Oui,

Q. Connaissez-vous autre chose au sujet de l'administration du chemin de fer par monsieur SÉNÉCAL, comme surintendant ?

R. Je ne connais rien personnellement, excepté ce que j'ai vu dans

les documents publics, et ce que j'ai entendu dire devant le comité de la Chambre qui a fait une enquête sur l'administration, je ne me rappelle plus exactement en quelle année.

Q. On y accusait monsieur Sénécal, de ne pas avoir mis devant le public, un état correct et complet des revenus nets du chemin, et d'avoir diminué ces revenus, afin de pouvoir acheter le chemin de fer à meilleur marché plus tard, connaissez-vous personnellement quelques faits de nature à justifier cette accusation ?

R. Si je me rappelle bien, la question a été posée à monsieur Sénécal par un membre du comité, dont j'ai parlé plus haut, et dont j'étais membre moi-même. Monsieur Sénécal a dit, que les livres n'étaient pas balancés, et qu'il ne pouvait pas dire, quels étaient les revenus nets du chemin jusqu'à une certaine date.

Q. Vous avez été opposé à la vente du chemin de fer ?

R. Oui.

Q. Vous avez fait un discours à ce sujet ?

R. Je ne crois pas.

Q. Êtes-vous encore du même avis sur cette question, et croyez-vous que la vente est un acte condamnable ?

R. Je considère que ce n'était pas dans l'intérêt de la Province de faire cette vente. Je n'étais pas opposé à la vente en principe, mais je considérais que les conditions de cette vente étaient désavantageuses. C'est bien facile à comprendre que la vente faite pour un prix assez élevé aurait été avantageuse pour la Province.

Q. Avez-vous comparé les différentes offres, qui ont été faites pour le chemin, et croyez-vous que quelques-unes de ces offres valaient mieux que celle qui a été acceptée ?

R. Je l'ai fait dans le temps et j'ai considéré alors que la meilleure offre n'a pas été acceptée.

Q. Quelle était la meilleure offre suivant vous ?

R. Je ne m'en rappelle pas maintenant.

Q. Vous rappelez-vous celle du syndicat Allan-Rivard ?

R. Je me rappelle qu'une offre de la part du syndicat Allan-Rivard a été faite, mais je ne me rappelle pas bonnement des autres. Il y en avait une des messieurs Hall, de Sherbrooke, je crois ; mais je ne m'occupais pas d'avoir le détail de ces offres, vû que j'avais peu d'intérêt au Sud de la rivière St-Laurent, que j'en avais biens moins dans tous les cas que les gens du Nord, mais les détails de toutes ces offres-là ont été mis devant la Chambre depuis, et elles doivent être dans les documents publics.

Q. Connaissiez-vous quelque chose au sujet de la construction du chemin ?

R. Je ne puis rien dire qui ne soit dans les documents publics, je n'en connais rien personnellement.

Q. Connaissiez-vous quelque chose au sujet des accusations portées contre certains députés qui auraient voté en faveur de la vente du chemin moyennant considération pécuniaire ?

R. Non.

Q. On a dit aussi que monsieur Sénécal avait payé les frais de construction avec les revenus, tandis que cela aurait dû être payé avec le capital, avez-vous quelques renseignements à donner à la Commission sur ces faits-là ?

R. Non.

Et le témoin ne dit rien de plus.

JOS. P. ROY,
Sténographe.

LE QUINZIEME jour de décembre 1885

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de GEORGE BOUCHER DEBOUCHERVILLE, *d*
Québec Greffier du Conseil Législatif, âgé de 71 ans, lequel, étant dûment
assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. Il a été fait une enquête au sujet des *nut-Locks*, vendus par le docteur Mackay au gouvernement de la Province de Québec, devant un comité du conseil Législatif ?

R. Oui.

R. En quel année était-ce ?

R. En mil huit cent soixante-dix-neuf [1879].

Q. Le rapport de cette enquête existe-t-il encore, et si oui, veuillez le produire ?

R. Je crois que le rapport et tout ce qui concerne cette enquête ont été détruits lors de l'incendie du palais Législatif.

Q. Avez-vous fait des recherches pour retrouver ces documents ?

R. J'ai fait des recherches pour découvrir les documents, se rattachant à cette enquête, et je n'ai rien trouvé du tout. Tous les papiers concernant l'enquête et le rapport avaient été arrangés, étiquetés, mis en ordre et placés dans une partie du grenier au dessus de mon bureau.

Q. Et vous savez que tous ces papiers-là ont été perdus ?

R. Oui.

Et le témoin ne dit rien de plus ?

JOS. ROY,
Sténographe.

LE QUATRIÈME jour de janvier 1885

Present : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DÉPOSITION de BENJAMIN GLOBENSKY *de Montréal, Avocat, âgé de 45 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous pratiquez comme avocat à Montréal, en société avec monsieur Lacoste, sénateur ?

R. Oui.

Q. Monsieur Lacoste a été entendu comme témoin, devant cette commission et a déclaré, qu'il avait reçu pour les membres de la compagnie du chemin de fer de Joliette, une somme de cinquante-quatre-mille neuf cent quatre-vingt-quinze piastres (\$54,995) représentant le prix de vente de ce chemin de fer, seriez-vous en état de dire à quelles personnes cette somme a été distribuée plus tard ?

R. Monsieur Lacoste m'a dit, qu'il avait promis de faire parvenir à la Commission le détail de l'emploi, qu'il avait fait de cette somme d'argent. Après avoir fait des recherches parmi les papiers, qui se trouvaient à notre bureau, nous avons trouvé trois reçus originaux que j'ai devant moi ici : le premier en date du neuf septembre mil huit cent quatre-vingt un (1881), par lequel, il appert, qu'il a été payé, d'abord à la Banque Jacques-Cartier à Montréal, pour le compte et crédit de monsieur L. A. Roberge et Jean-Baptiste Renaud, sur l'appropriation de monsieur Roberge, qui a mis ses initiales au bout de ce reçu, une somme de vingt-trois mille, huit cent vingt-huit piastres et soixante et onze centins (\$23,828.71), un autre aux noms de MM. Jean-Baptiste Renaud et L. A. Roberge, pour un montant de dix mille, cent dix huit piastres et sept centins (\$10,118.07), approuvé de la même manière, le troisième porte la même date, c'est un reçu pour une somme de cent piastres signé par monsieur de Montigny, caissier de la banque Jacques-Cartier, qui était président de la compagnie du chemin de fer de Joliette, ce reçu constate que cette somme de cent piastres (100.00) avait été votée à monsieur de Montigny par la Compagnie.

J'ai, en outre, devant moi, deux autres reçus, en date du treize décembre mil huit cent quatre-vingt-un (1881), l'un est de monsieur C. H. Panneton, Secrétaire Trésorier de la compagnie du chemin de fer de Joliette, pour une somme de dix neuf mille huit cent quarante-huit piastres et vingt-deux centins (\$19,848.22), balance du prix du chemin de fer de la compagnie, vendu au Gouvernement de la Province de

Québec, l'autre est un reçu aussi de M. Panneton, pour une somme de cent piastres (\$100.00) à lui payée par M. Lacoste. Le reçu mentionne que cette somme lui a été donnée en vertu d'une résolution passée à une assemblée des directeurs, en date du onze juillet précédent. Les directeurs de la compagnie du chemin de fer de Joliette et les actionnaires réunis en assemblée, je ne puis dire lesquels, avaient, en outre, voté une somme de mille piastres (\$1,000) à monsieur Lacoste, pour services par lui rendus à la compagnie.

Si vous additionnez ces mille piastres (\$1,000) avec les cent piastres (\$100) payées à monsieur Panneton, cent piastres payées à monsieur de Montigny, dix-neuf mille huit cent quarante-huit piastres et vingt-deux centins (\$19,848.22) à monsieur Panneton, secrétaire-trésorier, et les deux montants de vingt-trois mille huit cent vingt-huit piastres et soixante centins (\$28,828.17) et de deux mille cent dix-huit piastres et sept centins, payés à la banque Jacques-Cartier, vous trouverez que le total de ce qui a été reçu par monsieur Lacoste, c'est-à-dire, la somme de cinquante-quatre mille neuf cent quatre-vingt-quinze piastres (\$54,995.00) a été distribuée en entier.

Q. Connaissez-vous quels étaient les actionnaires de la compagnie du chemin de fer de Joliette ?

R. Je connais quelques uns des ces actionnaires, mais je ne pourrais pas en donner une liste complète. Je sais que monsieur Panneton, secrétaire-trésorier, le juge Baby, monsieur Valigny et quelques autres citoyens de Joliette, avec qui je me suis trouvé en rapport, étaient primitivement les actionnaires de cette compagnie.

Q. Monsieur Sénécal était-il aussi actionnaire de cette compagnie ?

R. Pas que je sache. La majeure partie des actions de la compagnie du chemin de fer de Joliette, avait été achetée par un monsieur Renaud et MM. de Montigny, Lacoste et autres, et assez longtemps avant la vente au gouvernement de la Province, parceque ces reçus sont datés du mois de septembre mil huit cent quatre-vingt-un (1881), et il y avait déjà un certain temps que la majorité, en montant, des anciens actionnaires de la compagnie avaient vendu leurs parts.

Q. Vous ne seriez pas en état de dire, si monsieur Sénécal a touché aucune partie des sommes que vous venez de mentionner ?

R. Non.

Q. Vous ne pourriez pas dire, si on peut voir quelque part, que tant d'argent a été payé à monsieur Renaud, et tant à monsieur Roberge ?

R. Non, je ne le sais pas du tout.

Q. Monsieur Roberge n'était pas seulement actionnaire, il avait été aussi contracteur du chemin ?

R. Monsieur Roberge a construit, je crois, l'extension du chemin de Joliette à St-Félix de Valois, c'est lui, autant que je puis me rappeler, qui était l'entrepreneur pour les réparations, qui ont été faites au chemin de fer Joliette, avant la vente au gouvernement, et après que

cette majorité des actionnaires du chemin de fer eurent cédé leurs parts.

Q. Savez-vous quels étaient les principaux actionnaires de la compagnie du chemin de fer des Laurentides ?

R. Je crois que les principaux actionnaires de la compagnie du chemin de fer des Laurentides étaient les directeurs de la compagnie.

Je ne sais pas, s'il n'y a jamais eu d'autres actionnaires, excepté monsieur Delonchamp, entrepreneur, à qui, en vertu de son contrat, un certain montant du stock de la compagnie devait être transféré.

Q. Savez-vous si monsieur Sénécal avait des intérêts considérables dans le chemin de fer des Laurentides ?

R. Je ne crois pas qu'il eût d'autres intérêts que ceux de créancier, il serait possible qu'il en eût, mais je n'en ai pas eu connaissance. Dans le temps, il n'a pas eu d'autres intérêts que ceux de se faire payer des réclamations, qu'il avait acquises du colonel King et de monsieur Isidore Hurteau.

Q. Vous n'en connaissez pas le montant ?

R. Du tout.

Q. Vous n'êtes pas en état de nous dire, si par la vente de cette ligne St-Lin et St-Eustache à la compagnie du Pacifique, il a réalisé un profit ?

R. Non, je ne le sais pas.

Q. Auriez-vous quelques renseignements à donner à la commission, sur l'administration du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, par monsieur Sénécal comme surintendant ?

R. Monsieur Sénécal a été nommé surintendant du chemin de fer du Nord, vers le premier mars mil huit cent quatre-vingt (1880), et y est resté jusqu'à l'époque de la vente du chemin de fer par le gouvernement à la compagnie du chemin de fer du Nord, ou plutôt jusqu'à la prise de possession en vertu de cette vente, qui n'a eu lieu que le trente juin mil huit cent quatre-vingt-deux, (1882). Je ne pourrais guère donner de renseignements sur la manière, dont le chemin de fer a été administré, durant sa gérance, parceque je ne m'y entends pas en fait d'administration de chemin de fer. Tout ce dont j'ai eu connaissance, une connaissance personnelle, c'est que pendant le cours de son administration, étant son avocat, il ne m'a jamais offert, ni envoyé de passes gratuites sur le chemin de fer du Nord. J'avais souvent occasion de parcourir le chemin entre Québec et Montréal, surtout dans son intérêt personnel à lui, et comme le représentant, il savait que mes dépenses de voyages devaient lui être chargées et qu'il aurait à me les payer, cependant, j'ai toujours payé mon passage comme les voyageurs ordinaires, et cela augmentait d'autant les charges que j'avais à faire contre lui.

En dehors de cela, je ne pourrais rien vous dire, et je ne puis pas vous renseigner sur la manière, dont le chemin de fer a été administré, si ce n'est que j'ai toujours vu continuellement monsieur Sénécal à l'œuvre, et occupé du matin au soir, et presque toujours du soir au

matin, occupé à travailler dans les bureaux de chemins de fer, pour les affaires du chemin de fer, chaque fois que j'ai eu occasion de savoir ce à quoi il était occupé.

Q. Avez-vous quelques renseignements à nous fournir sur les profits que monsieur Sénécals a réalisés, par son achat de la Section-Est, et sur les arrangements pris subséquemment par lui avec la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc ?

R. Je sais que monsieur Sénécals et d'autres actionnaires de la compagnie du chemin de fer du nord ont acheté le chemin de fer pour cinq cent mille piastres (\$500,000) comptant, et une certaine somme qui devait être payée plus tard. Je sais que, lorsque ces messieurs ont vendu leurs intérêts dans la compagnie du chemin de fer du Nord au Grand-Tronc, par l'entremise de monsieur Wright trésorier, ils ont reçu deux cent cinquante mille piastres (\$250,000) en argent, avec la promesse que les débentures de la compagnie du chemin de fer du Nord, au montant d'un million et demi leur seraient livrées ensuite, et j'ai été informé par monsieur McDougall, vice-président de la compagnie, que l'actif du chemin de fer du Nord avait été augmenté d'un montant d'au-delà d'un million de piastres (\$1,000,000).

Q. Entre les deux ventes ?

R. Oui, maintenant, les débentures du chemin de fer du Nord, depuis que le chemin de fer a été vendu par le Grand Tronc au Pacifique, ont été rachetées au taux de quatre-vingt-sept et demi ($87\frac{1}{2}$) par cent.

Q. Jusque là, elles n'avaient pu être négociées.

R. Elles n'avaient pas été négociées.

Q. Savez-vous en quoi consiste cette augmentation de l'actif du chemin de fer du Nord ?

R. Je pourrais difficilement en donner le détail, parce que je ne suis pas arrêté beaucoup à ces informations, lorsqu'elles m'ont été données par monsieur McDougall, mais je crois que si vous interrogez le vice-président de la compagnie, il serait parfaitement en état de vous l'expliquer. Monsieur Sénécals, originairement n'était actionnaire que pour cent mille piastres (\$100,000).

Q. Vous ne savez pas quels ont été les revenus du chemin de fer du Nord, depuis son acquisition par le Syndicat Sénécals ?

R. Non.

Et le témoin ne dit rien de plus.

JOS. P. ROY,
Sténographe.

LE VINGT-SIXIEME jour de Septembre 1885

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de JOSEPH SHEYHN, *marchand en gros et membre pour l'Assemblée Législative de la Province de Québec, de la Cité de Québec, dans le District de Québec, âgé de plus de 21 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes député de l'assemblée Législative de Québec, depuis combien d'années ?

R. Je crois que la première session, que j'ai faite, fut en mil huit cent soixante et quatorze (1874), ou mil huit cent soixante et quinze (1875).

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de la construction du chemin de fer, des détails de la construction du chemin de fer ?

R. Non, monsieur.

Q. Ni de l'administration du chemin de fer ?

R. Non, monsieur.

Q. Il a été question, dès avant l'achèvement des travaux sur le chemin de fer, de louer le chemin de fer, et vous étiez, si j'ai bien suivi les débats dans le temps, et depuis, vous avez été opposé à cette location ?

R. Oui, monsieur, je crois que dans le temps ma lettre, que j'ai envoyée au bureau du Commerce, exprimait les mêmes vues que j'ai encore à l'heure qu'il est sur la question.

R. Vous n'avez pas d'autres raisons à donner que celles que vous donniez dans ce temps-là, n'est-ce pas ?

R. Non, monsieur.

Q. De même, vous avez été opposé à la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, monsieur.

Q. Et vous avez fait connaître dans un discours, que vous avez prononcé en chambre, à cette occasion, les motifs pour lesquels vous étiez opposé à la vente du chemin de fer ?

R. Oui, monsieur.

Q. Votre discours, tel que rapporté dans les débats de monsieur Desjardins, est-il correct ou à peu-près correct ?

R. Je crois qu'il est passablement correct, c'est un discours que j'ai révisé autant que je me rappelle, et je crois qu'il contient les idées exprimées sur la matière dans le temps de la vente.

Q. Auriez-vous aujourd'hui quelques raisons nouvelles, quelques chiffres, quelques calculs à nous donner dans le même sens ?

R. Je n'ai pas eu occasion de m'en occuper, une fois que la question a été réglée, parceque c'était inutile. Seulement je crois que depuis ce temps là, au lieu de changer d'opinion, les vues que j'exprimais alors ont été con-

firmées depuis par le résultat. Naturellement il est inutile de rapporter tout ce que j'ai vu et lu sur le sujet. Mais les impressions, qui me sont restées, c'est que je n'approuve pas plus que j'approuvais alors la vente du chemin de fer. D'ailleurs, d'après les affaires où je me suis trouvé mêlé depuis quelqu's temps, les affaires du chemin de fer ont confirmé mon opinion, que l'on avait acheté le chemin de fer dans le but de le revendre. On a cherché à s'en défaire.

Q. Pourriez-vous entrer dans des détails ?

R. Je ne m'attendais pas à répondre à cette question là, c'est un travail dont je n'ai pas voulu m'occuper.

Q. Mais c'est votre impression ?

R. C'est mon impression. Je sais que toutes les promesses, qui nous furent faites par l'Honorable Premier Ministre, n'ont pas été réalisées. Si je me rappelle bien, on nous disait alors, que le chemin de fer du Nord devait-être une école pour nos jeunes gens et que le pire, qui pourrait nous arriver, serait que le chemin de fer passerait entre les mains du Grand-Tronc, ce qui en effet, est arrivé. Le chemin de fer du Nord est tombé entre les mains du Grand-Tronc.

Je sais que l'on disait alors qu'il ne réaliserait pas le prix de la vente. Cependant nous avons raison de croire qu'on a réalisé cette somme là. D'ailleurs ce que j'exprimais alors a été réalisé depuis. Nous sommes restés avec un tronçon de chemin de fer, ce qui nous a laissés avec un monopole, qui a paralysé notre commerce, monopole qui heureusement vient de se terminer d'une manière que l'on a lieu de croire nous être favorable, par le transport du chemin de fer du Nord à la compagnie du Pacifique Canadien.

Q. Pourriez-vous nous dire à quoi est dû ce changement de vue dans le syndicat du Pacifique Canadien, qui a consenti à devenir propriétaire du chemin de fer du Nord, quand il avait refusé en premier lieu ? D'abord est-il à votre connaissance, ou savez-vous s'il a refusé, ou avez-vous raison de croire qu'il a refusé de devenir acquéreur du chemin de fer du Nord ?

R. D'abord je n'ai pas en mains aucun document officiel démontrant qu'il y ait eu aucune offre d'un côté ou de l'autre, soit pour l'achat de la partie Est ou de la partie Ouest ; mais d'après les documents officiels, dont j'ai pris connaissance, ce n'était pas l'intention du Premier Ministre d'offrir la vente de la partie-Est au syndicat du Pacifique.

Q. Mais croyez-vous que le Syndicat du Pacifique avait alors quelque désir d'acheter cette partie du chemin de fer ?

R. Je n'en sais rien.

Q. Vous n'en savez rien ?

R. Je n'en sais rien.

Q. Croyez-vous qu'il avait quelque intérêt à acheter cette partie-là ?

R. Dans le temps, je ne crois pas, au moins je n'ai pas vu, je ne me suis pas trouvé avec aucune des personnes intéressées dans le Syndicat du Pacifique, mais je ne crois pas que dans le temps des négociations pour la vente du chemin de fer du Nord, je ne crois pas qu'il s'occupait

de la partie Est du chemin de fer, parce qu'il avait trop à faire dans le temps, c'est mon impression.

Q. Est-ce qu'il n'y a rien eu depuis ce temps-là, est-ce qu'il ne s'est rien passé depuis qui vous ait fait croire que le Syndicat du Pacifique, en réalité n'avait pas intérêt à acheter la Section Est, enfin qu'il ne voulait pas l'acheter ?

R. Je suis sous l'impression, au moins, je suis convaincu que le moment était passé de négocier avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique, celui-ci a passé outre. Quand le chemin de fer du Nord a passé dans les mains d'un Syndicat, dont le but réel était de le revendre soit au Grand Tronc, soit au Syndicat du Pacifique, celui-ci n'ayant pas voulu payer le montant demandé par le Syndicat du chemin de fer du Nord, le chemin de fer du Nord a été vendu au Grand-Tronc.

Q. Comment alors et pour quelle raison serait-il devenu acquéreur depuis ?

R. D'après l'influence qui aurait été exercée par le Gouvernement Fédéral.

Q. Par la pression exercée par le Gouvernement Fédéral ?

R. Qui, monsieur, la pression exercée par le Gouvernement Fédéral.

Q. Connaissiez-vous les derniers arrangements ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous ne savez pas, s'il y a quelque avantage pécuniaire promis au Syndicat du Pacifique ?

R. Non, monsieur.

Q. Connaissiez-vous les conditions de la vente du chemin de fer du Nord par le Syndicat de la compagnie du chemin de fer du Nord au Grand Tronc ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous ne savez pas les profits qui ont été réalisés, s'il y en a eu ?

R. Non, Monsieur, j'ai vu ce qui était annoncé dans l'*Electeur* et les autres journaux, officiellement je ne connais rien. Tout ce que je sais, c'est que le transport a eu lieu, à quelles condition je n'en sais rien.

Q. Croyez-vous qu'un gouvernement puisse exploiter avantageusement un chemin de fer, du moins aussi avantageusement qu'une compagnie ?

R. Cela dépend entièrement de la nature et de la formation de la compagnie. Si vous avez dans une compagnie des actionnaires, qui sont fortement intéressés, et où ils ont mis une partie de leur fortune, j'avouerai que cette compagnie est plus apte à faire fonctionner un chemin de fer qu'un gouvernement. Cependant nous voyons que le gouvernement fédéral exploite le chemin de fer Intercolonial. Même nous voyons, je ne suis pas certain, en France, que le gouvernement fait exploiter les chemins de fer, et qu'ailleurs le gouvernement a l'intention d'acheter les chemins de fer. Mais, d'après moi, je crois que l'entreprise individuelle est toujours préférable à l'entreprise par le gouvernement dans certains cas.

Q. Si je vous ai bien compris, vous n'étiez pas opposé en principe à

la vente, mais vous étiez opposé aux conditions de la vente du chemin de fer ?

R. J'étais opposé à l'opportunité de la vente.

Q. Vous étiez opposé à l'opportunité de la vente du chemin de fer ?

R. Oui, monsieur, à l'opportunité de la vente du chemin de fer.

Q. Et aux conditions qui ont été arrêtées entre les acheteurs et le gouvernement ?

R. Oui, monsieur.

Q. Connaissiez-vous quelque chose au sujet du règlement de la corporation de Québec avec le gouvernement, et subséquemment entre le gouvernement et le syndicat ?

R. J'y ai regardé dernièrement, depuis que je savais que je serais obligé de comparaître devant la commission, je me suis occupé un peu du règlement de la corporation de la cité de Québec avec le gouvernement et du gouvernement avec le syndicat du chemin du Nord.

Q. Voulez-vous nous dire quelle est votre opinion à ce sujet-là, et à qui ce règlement a profité ?

R. Il est peut-être inutile pour moi de vous rappeler la valeur de la clause 17. Vous connaissez la clause 17 qui se lit comme suit :

“ Le gouvernement cède et transporté au syndicat tous ses droits contre la corporation de la cité de Québec, relativement au chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et il s'oblige à lui remettre lors de la livraison du chemin, les débentures que la corporation de la cité de Québec a données à compte de sa souscription, au montant de quatre cent mille piastres (400,000.00). (Toute débenture, qui ne pourra pas être livrée par le gouvernement, devra être payée au pair). En outre le gouvernement subroge le syndicat dans tous les droits qu'il peut avoir à réclamer sur la propriété située à Québec, communément appelée “ Terrain du Palais ”, en face de la propriété connue sous le nom de “ Parc-à-bois du gouvernement.” En considération de ce transport, le syndicat assume toutes les obligations du gouvernement vis-à-vis la corporation de la cité de Québec, et s'oblige en outre à payer au gouvernement, lors de la livraison du chemin, une somme de cinq cent mille piastres (\$500,000.00).”

Je crois qu'à la suite d'influences, qui ont été exercées auprès du gouvernement dans le temps, le gouvernement, voulant se débarrasser de cette transaction, qui était pour lui désagréable ainsi que pour la Corporation, c'est-à-dire que la Corporation voulait se faire remettre le montant de sa souscription,—Je crois qu'à la suite d'influences exercées auprès du Gouvernement, il a voulu, dans l'acte qui décrète et confirme la vente du chemin de fer, chapitre 20, 45 Victoria, introduire la clause suivante, section 7 “ Nonobstant la clause 17 du contrat, il sera loisible au Gouvernement de faire des arrangements avec la cité de Québec, relativement à sa souscription en faveur du chemin de fer de la Rive Nord, et dans ce cas la compagnie n'aura ni les obligations, ni les avantages mentionnés dans la dite clause 17, et sera aussi déchargé de l'obligation des travaux d'achèvement de la rue St. André, du prolongement du chemin jusqu'à eau

profonde sur le bassin de la Princesse Louise et le déplacement de la voie sur la rue du Prince Edouard. Mais tels arrangements devront-êtré faits dans les trois mois de la passation du présent acte, et, à l'expiration de ce délai, s'il n'y a pas eu d'arrangements la dite clause 17 aura son plein effet ". Cette clause laissait au gouvernement, ainsi qu'à la corporation l'avantage de pouvoir régler ensemble l'affaire de la souscription pour le chemin de fer du Nord.

J'ai commencé d'abord à établir les négociations qui ont eu lieu entre le gouvernement et la corporation de la cité de Québec, parceque, définitivement, c'est le gouvernement et la corporation qui ont réglé la question entre eux.

Par l'acte 39 Victoria s. 37, les octrois municipaux au capital actions de l'ancienne compagnie seront à l'avenir considérés comme placements faits sur le chemin, portant intérêt jusqu'à concurrence de cinq par cent par année, pourvu que les revenus du chemin le permettent, dépenses courantes, entretien etc. déduits et intérêts sur un emprunt de trois millions (\$3,000,000.00), qui étaient la première hypothèque sur le chemin. La souscription de Québec était un million de piastres (\$1,000,000.00), qui par l'acte 39 Victoria, s. 37, devenait un placement fait sur le chemin et portant intérêt à cinq par cent. Sur cette souscription la Corporation de Québec avait payé en débentures, portant intérêt à sept pour cent, quatre cent mille piastres (\$400,000.00), ce qui laissait une balance de six cent mille piastres (\$600,000.00) dues sur sa souscription ;--ainsi la souscription de la Corporation de Québec au chemin de fer du Nord, portait sept pour cent d'intérêt ; mais en retour elle devait recevoir cinq pour cent, ce qui fait une différence entre le montant que la Corporation avait à payer, et ce qu'elle était censée recevoir, une différence de deux pour cent, qui représente capitalisée à cinq pour cent, quatre cent mille piastres [\$400,000.00].

Q. C'est-à-dire vingt mille piastres [\$20,000.00] par an ?

R. Oui, Monsieur, vingt mille piastres par an. Donc le million de Québec à sept pour cent était l'équivalent une fois capitalisé à cinq pour cent d'un million quatre cent mille piastres [\$1,400,000.00], sur lequel la Corporation avait payé quatre cent mille piastres [\$400,000.00], laissant un million à cinq pour cent. Cela équilibrait, je considère, le montant dû par la Corporation, avec l'intérêt de cinq pour cent que le gouvernement était obligé de lui rembourser à certaines conditions.

Ainsi, d'après moi et dans les circonstances, je considère que la corporation, ayant payé quatre cent mille piastres (\$400,000.00) en débentures, avait équilibré la différence entre ce qu'il y avait de dû par la corporation de la cité de Québec et les obligations du Gouvernement envers la corporation.

Q. C'est-à-dire qu'elle ne devait plus rien ?

R. C'est-à-dire qu'elle ne devait plus rien, à un certain point de vue. Il est probable que, légalement parlant, la corporation aurait pu se faire rembourser le montant de sa souscription, vu que toutes les con-

ditions, d'après ce qui était dans le contrat, entre la corporation et le Gouvernement, n'avaient pas été remplies. Mais, pour ma part, j'envisageais la question à un autre point de vue. Nous avions souscrit, c'est-à-dire, la ville de Québec avait souscrit un million de piastres (\$1,000,000.00) pour un chemin de fer entre la ville Québec et la ville de Montréal. Je crois, qu'en somme, en admettant, qu'au point de vue légal, on aurait pu trouver moyen de s'exempter de faire ce règlement avec le Gouvernement, cependant, ayant obtenu le chemin de fer, tel que nous le désirions, je suis convaincu qu'il était du devoir de la corporation de la cité de Québec de faire un règlement équitable et juste avec le Gouvernement.

Ainsi d'après moi, je considère, qu'ayant payé ces quatre cent mille piastres (\$400,000.00.), la question de la balance de la souscription, au point de vue légal, se trouvait réglée. En outre de son million, le gouvernement s'était emparé du "Terrain du Palais", qui est désigné dans les documents officiels sous un numéro du cadastre, dont je ne me rappelle pas du tout dans le moment, je le désigne sous le nom de Terrain du Palais," c'est le nom qu'il porte, seulement il a un numéro. Ce terrain est désigné sous le numéro dix-neuf cent trente-sept (1937), maintenant connu et désigné sur les plans et livres de renvois officiels du cadastre du quartier St. Pierre, dans la dite cité de Québec.

Q. Il est connu sous le nom de "Terrain du Palais", n'est-ce pas ?

R. Oui, monsieur. Je vois que l'étendue du terrain connu comme "Terrain du Palais" mesure quatre cent cinquante-sept mille (457,000) pieds, qui avaient été évalués par trois arbitres, monsieur Ross, je crois, monsieur Joseph Hamel et monsieur Peters, à une piastre du pied, ce qui faisait une somme de quatre cent cinquante-sept mille piastres (\$457,000.00). Je vois de plus dans le rapport du commissaire que la Corporation de Québec évaluait la bâtisse et le marché du Palais à (\$30,000.00), faisant un total de quatre cent quatre-vingt-sept mille piastres (\$487,000.00). Je vois que le Gouvernement avait acheté de la Corporation de Québec, quarante-trois mille (43,000) pieds, partie du même terrain et évaluée à quarante-trois mille piastres (\$43,000.00), en sus des quatre cent cinquante-sept mille piastres (\$457,000.00) déjà cités. Je ne sais pas, ou au moins je n'ai pas pu prendre les renseignements pour savoir, si ces quarante-trois mille piastres (\$43,000.00) avaient été réglées par le gouvernement, lors de l'achat ou bien, si c'était un montant dû par celui-ci, lors du règlement du Gouvernement avec la Corporation de la cité de Québec.

Q. Vous extrayez ces chiffres du rapport du commissaire de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882,) mil huit cent quatre-vingt-trois (1883).

R. Oui, monsieur, je me suis servi de cela, c'était un rapport officiel. La corporation a reçu en échange la propriété connue sous le nom de "Cour à bois" ou "Parc à bois," contenant deux cent trente mille (230,000) pieds, évalués à cinquante cents du pied, formant un montant de cent quinze mille piastres (\$115,000.00). De plus, le syndicat s'engageait, à la suite de l'échange du terrain, de payer à la corporation

de Québec la somme totale de soixante et quinze mille piastres (\$75,000.00).

Le fonds d'emprunt municipal se montait à cinquante mille piastres (\$50,000.00), avec trente mille piastres (\$30,000.00) d'intérêts, faisant un total de quatre-vingt mille piastres (\$80,000.00), ce montant est abandonné par le gouvernement en faveur de la corporation, rétrocession de deux cent cinquante-sept mille piastres (257,000.00) de débentures, à sept par cent, et remplacées par d'autres portant cinq pour cent. Ceci forme, capitalisé à cinq pour cent, une différence de cent deux mille huit cents piastres (\$102,800.00). De plus, le gouvernement s'engage, et ceci me paraît une nouvelle clause, d'étendre la ligne du chemin de fer du Nord par la rue Dalhousie, par une double voie jusqu'aux quais Allan. Mais, n'étant pas ingénieur, il m'est impossible de mettre une valeur sur ce que cette extension devrait coûter, mais, d'après moi, pour se rendre jusqu'aux quais Allan, avec une double voie, c'est une entreprise qui coûterait passablement cher. Il faudrait des acquisitions de terrains et ainsi de suite, mais je puis dire que ceci est un engagement que le gouvernement a accepté dans le cours des pourparlers, en transigeant avec la corporation de la cité de Québec.

Le gouvernement, de plus, s'engageait de tenir la corporation indemne de tous dommages qui pourraient résulter du déplacement de la voie du chemin de fer du Nord, dans la rue du Prince-Edouard. Je vois aussi dans le rapport du commissaire, que par le compte ou l'état fourni par le surintendant du chemin de fer du Nord, le gouvernement réclame les intérêts sur le million, à intérêt composé, trente (30) mois à sept pour cent par an, calculés du premier de janvier mil huit cent quatre-vingt (1880), date de l'ouverture du chemin.

Avec toutes ces données, je crois que le règlement du gouvernement avec la corporation de la cité de Québec, était juste et équitable, et je ne vois pas, d'après toutes les obligations des deux parties, qu'il y ait eu perte réelle, soit d'un côté, soit de l'autre. C'est tout ce que j'ai à vous dire au sujet du règlement de la corporation de la cité de Québec avec le gouvernement.

Q. Maintenant, pouvez-vous nous dire ce que vous pensez du règlement du gouvernement avec le syndicat.

R. Si le gouvernement avait réglé avec le syndicat du chemin de fer du Nord, tel que le comportait la clause 17, le gouvernement aurait gagné la somme de trois cent vingt mille piastres [\$320,000.00]. Pour expliquer comment le gouvernement aurait gagné cette somme de trois cent vingt mille piastres [\$320,000.00], il est nécessaire que je vous donne quelques détails en chiffres. Le gouvernement transportait au Syndicat les quatre cent mille piastres [\$400,000.00] de débentures de la corporation. La corporation s'engageait à remplacer toutes débentures non produites par le montant au pair. Ici, il eût été impossible au gouvernement de mettre entre les mains du syndicat du chemin de fer du Nord les deux premières issues, se montant à cent quarante-trois

mille piastres [\$143,000.00], car ces débentures avaient été négociées et se trouvaient entre les mains de tierces personnes.

En considération du transport, par le gouvernement, de tous les droits et réclamations contre la corporation de la cité de Québec, le syndicat du chemin de fer du Nord s'engageait à payer au gouvernement la somme de cinq cent mille piastres [\$500,000.00]. Par le règlement de la Corporation, il a reçu du fonds d'emprunt municipal soit trente-sept mille piastres [\$37,000.00], le montant des débentures de cent quarante-trois mille piastres [\$143,000.00], qui laisse à la charge de la corporation juste trente-sept mille piastres [\$37,000.00], provenant du fonds d'emprunt municipal, ce qui a été déduit sur le montant de deux cent cinquante-sept mille piastres [\$257,000.00] de débentures, montant retrocédé, et les cent quarante-trois mille piastres [\$143,000.00], qui restent à la charge de la corporation, formant la somme de cent quatre-vingt mille piastres [\$180,000.00], ce qui, déduit des cinq cent mille piastres [\$500,000.00], laisse une balance de trois cent vingt mille piastres [\$320,000.00].

D'un autre côté, le syndicat du chemin de fer du Nord a assumé toutes les obligations du gouvernement envers la corporation de la cité de Québec. En compensation, il a reçu du gouvernement, le produit des débentures de la Corporation, deux cent vingt mille piastres [\$220,000.00], mais il a payé, pour échange de terrain, soixante-quinze mille piastres, ce qui laisse une balance de cent quarante-cinq mille piastres [\$145,000.00] sur les deux cent vingt mille piastres [\$220,000.00].

Q. Cela, sur les quais du Palais ?

R. Oui, monsieur, il y a eu soixante-quinze mille piastres [\$75,000.00] de payées au sujet de certaines demandes que la corporation faisait au sujet du revenu. Ils ont réglé définitivement pour soixante et quinze mille piastres [\$75,000.00]. Je crois que le terrain est resté entièrement entre les mains du syndicat du chemin de fer du Nord, mais d'un autre côté le syndicat du chemin de fer du Nord s'engageait de prolonger la ligne du chemin de fer du Nord par la rue Dalhousie, à double voie, jusqu'aux quais Allan, mais, par cet arrangement, il se trouvait libéré de ses obligations envers la corporation sur le placement de celle-ci, et en payant la balance de son million, il aurait été obligé de payer cinq pour cent, si les revenus le permettaient. Ainsi, d'après moi, le Gouvernement, mettant en force la clause 17, aurait certainement eu l'avantage de gagner les trois cent vingt mille piastres [\$320,000.00], qu'il n'a pas eues, en réglant avec la corporation directement. Cependant, d'après moi, vu les intérêts en jeu, je crois que le règlement, qui a été effectué, prenant en considération les obligations imposées au syndicat du chemin de fer du Nord, je crois que le règlement était aussi juste et aussi équitable qu'il pouvait l'être dans les circonstances.

Q. Considérez-vous que le syndicat, d'après les calculs que vous venez de me faire, que le syndicat du chemin de fer du Nord se trouve à avoir profité de cet arrangement pour un montant de trois cent vingt mille piastres (\$320,000.00) ?

R. Il serait bien difficile de constater jusqu'à quel point le syndicat du chemin de fer du Nord va bénéficier du montant de trois cent vingt mille piastres (\$320,000.00), car l'obligation de prolonger la ligne du chemin de fer du Nord par la rue Dalhousie, à double voie, jusqu'aux quais Allan, va entraîner une dépense qu'il m'est impossible de constater.

Q. Croyez-vous que cela dépassera les trois cent vingt mille piastres (\$320,000.00) ?

R. Je n'ai pas d'idée, je ne pourrais pas vous dire.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé) NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

Advenant lundi, le vingt-huitième jour de septembre, mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), à deux heures de l'après-midi, la présente déposition est continuée comme suit :

Dans la première partie de ma déposition, que j'ai donnée, samedi, le vingt-six septembre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), j'ai omis de faire mention de la somme de cinquante mille piastres (\$50,000.00), qui avait été payée en mil huit cent soixante et dix (1870).

Pour simplifier la chose, j'ajouterai ce montant de cinquante mille piastres (\$50,000.00) à la suite du montant de quatre cent quatre-vingt-sept mille piastres (\$487,000.00), étant l'évaluation faite par la corporation, du terrain du Palais, ces deux sommes réunies, forment la somme totale de cinq cent trente-sept mille piastres (\$537,000.00).

J'ai aussi omis de mentionner la somme de trente-sept mille piastres (\$37,000.00), reçue par le gouvernement de Québec, en règlement du fonds d'emprunt municipal. Quoique ce montant n'affecte en rien le règlement qui a eu lieu entre la corporation et le gouvernement, cette somme se trouve incluse dans les quatre cent mille piastres (\$400,000.00), qui sont censées avoir été payées par la corporation de Québec sur le compte de son million. Ces trente-sept mille piastres (\$37,000.00) ont été retenues par le gouvernement sur les deux cent cinquante-sept mille piastres (\$257,000.00), produit des débentures de la corporation.

Pour mieux définir ma pensée et les explications, que je donne au sujet du règlement, qui a eu lieu entre le gouvernement de Québec et la compagnie du chemin de fer du Nord, je me permettrai de donner les détails suivants qui, feront peut-être mieux comprendre mes conclusions.

Dans le règlement, qui est intervenu entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Nord, celui-ci transporte au syndicat de la compagnie tous ses droits contre la corporation, en même temps

que toutes ses obligations envers cette dernière. En compensation de ce transport, le gouvernement transmet à la compagnie tous ses droits acquis par le règlement fait avec la corporation, les terrains du Palais évalués à quatre cent quatre-vingt sept mille piastres \$[487,000.00], de plus, en débentures de la corporation, la somme de deux cent mille piastres (\$220,000.00), faisant une somme totale de sept cent sept mille piastres, (\$707,000).

De son côté la compagnie s'est engagée à payer soixante et quinze mille piastres, [75,000.00], à donner à la corporation le " Parc à bois," qu'elle évalue à la somme de cent vingt mille piastres, [\$120,000.00]. Elle s'est engagée aussi à changer la voie de la rue du Prince-Edouard. J'apprends que ce changement a coûté à la compagnie au-delà de deux cent vingt-mille piastres, [\$220,000.00], ce qui forme la somme totale de quatre cent quinze mille piastres, [\$415,000.00]. Elle s'est chargée aussi d'indemniser la ville de Québec pour toutes les condamnations, qui pourraient être rendues contre elle pour dommages causés dans la rue du Prince-Edouard, par suite du passage du chemin de fer. Elle s'est engagée aussi à continuer la ligne du chemin de fer, avec double voie, sur la rue Dalhousie et jusqu'aux quais Allan, à maintenir en bon état de réparations la partie prise pour le passage du dit chemin de fer, de manière qu'il y ait un pied de chaque côté de la rail, et que le pavage de la dite rue soit au même niveau que le dessus des rails, et que l'espace laissé soit celui strictement nécessaire pour le passage des voitures, ces travaux devant être achevés le trente novembre mil huit cent quatre-vingt-six, [1886].

Il m'est impossible de préciser la valeur exacte, en argent, des obligations contractées par la compagnie et que je viens de mentionner. C'est une question, qui devra être réglée par des personnes ayant la compétence requise pour juger et apprécier ces sortes de questions. Cependant, d'après-moi, l'extension du chemin de fer du Nord par la rue Dalhousie jusqu'au quai Allan, devra nécessairement entraîner une dépense considérable.

La compagnie s'est engagée de plus à exécuter des travaux sur la rue St-André, de manière à ce qu'ils fussent complétés, le treize novembre, alors prochain, de plus, à continuer la ligne du chemin fer du Nord sur le mur de revêtement du bassin Louise jusqu'à eau profonde, aussitôt qu'elle pourrait obtenir le droit de parcours, tel que susdit :

Ceci complète les détails que j'avais à donner sur les arrangements qui sont intervenus entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Nord.

Depuis que j'ai donné la première partie de ma déposition, depuis samedi dernier, j'ai eu occasion d'étudier le rapport du commissaire des chemins de la province de Québec, pour l'année mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], mil huit cent quatre-vingt-trois [1883]. Après avoir examiné ce rapport, je suis convaincu que les états fournis ne représentent pas la nature véritable des transactions qui ont eu lieu

entre le gouvernement, la corporation de la cité de Québec et la compagnie du chemin de fer du Nord.

À la page vingt-trois du dit rapport le Commissaire dit : “ La Corporation s’engage à payer les sommes suivantes en intérêts annuels : “ sur cent quarante trois mille piastres [\$142,000.00] à sept par cent, dix mille dix piastres [\$10,010.00] ; sur deux cent cinquante sept mille piastres [\$257,000.00] à cinq par cent, douze mille huit cent cinquante piastres [\$12,850.00], en tout vingt-deux mille huit cent soixante piastres (\$22,860.00) par année.

“ A cinq par cent, taux auquel le Gouvernement peut facilement emprunter au pair, cette somme représente un capital de quatre cent cinquante-sept mille deux cents piastres (\$457,200).”

Pour ma part, je ne vois pas comment le Commissaire des chemins de fer peut arriver à cette conclusion, car les cent quarante trois mille piastres [\$143,000.00] à sept par cent, d’après les arrangements conclus avec la Corporation de Québec, cette somme reste à la charge de celle-ci et c’est elle qui doit en payer les intérêts.

Il ne faut pas oublier que les cent quarante-trois mille piastres [\$143,000.00] ne sont pas entre les mains du Gouvernement, mais qu’elles avaient été négociées par l’ancienne compagnie, et qu’elles se trouvent maintenant entre les mains de tiers. Ainsi donc, d’après moi, le Commissaire ne peut pas compter sur quatre cent cinquante-sept mille deux cent piastres [\$457,200.00]. Ce qui fait cinquante sept mille deux cents piastres de plus, en comptant sur la capitalisation de cent quarante-trois mille piastres [\$143,000.00] à sept pour cent réduite à cinq par cent.

En deuxième lieu : “ En remplacement des cinquante mille piastres [\$50,000.00] d’actions payées en vertu du Statut de mil huit cent soixante et dix [1870], que le Gouvernement devait rembourser à la Corporation, il fait remise à cette dernière des cinquante mille piastres [\$50,000.00] qu’elle devait au fonds d’emprunt municipal.”

Or, d’après moi, ceci est en contradiction avec le règlement réel qui a eu lieu. Le Gouvernement reçoit ou garde sur les deux cent-cinquante mille piastres [\$250,000] de débentures la somme de trente sept mille piastres [\$37,000.00] par ce règlement.

Troisièmement : “ La Corporation cède le “ terrain du Palais ” valant “ trois-cent soixante-sept mille piastres [\$367,000.00], d’après l’évaluation qui en a été faite par des arbitres, il y a quelques années, en “ échange pour le “ Parc à Bois ”, évalué à cent-vingt mille piastres “ (\$120,000.00).”

Ceci semble contredire l’évaluation faite par le rapport de la Corporation, dans lequel le terrain est évalué à quatre cent quatre-vingt-sept mille piastres [\$487,000.00].

Je ne suis pas en position de déterminer quelle est la véritable étendue et la valeur du terrain. Dans mes calculs je me suis guidé sur le rapport de la Corporation que j’ai cru véridique.

À la page vingt-trois (23) du même rapport le Commissaire dit : “ La

“ Corporation, en supposant que le Gouvernement eut le droit de la forcer
“ à payer le plein montant de sa souscription d'un million, devait au Gou-
“ vernement sept par cent sur un million de piastres [\$1,000,000.00.]
“ soit soixante et dix mille piastres [\$70,000.00] par année.

“ Le Gouvernement devait sans conteste, à la Corporation, en vertu des
“ Status de dix-huit cent soixante et dix et de dix-huit cent soixante-
“ quinze, l'intérêt à cinq par cent sur un million cinquante mille piastres,
“ faisant une somme de cinquante-deux mille cinq cents piastres [\$52,
“ 500.00]. Balance en faveur du Gouvernement : dix-sept mille cinq cen's
“ piastres.

“ A cinq par cent, cette somme annuelle représente un capital de
“ trois cent cinquante mille piastres (\$350,000.00). Pour cette somme
“ en capital de trois cent cinquante mille piastres (\$350,000.00) ou ce
“ montant d'intérêts de dix-sept mille cinq cents piastres (\$17,500.00)
“ par année, le gouvernement a eu de la corporation, cent quarante-
“ trois mille piastres (\$143,000.00) à sept par cent, faisant dix mille dix
“ piastres (\$10,010.00) par année, deux cent cinquante-sept mille piastres
“ [\$257,000.00] à cinq par cent, faisant douze mille huit cent cinquante
“ piastres [\$12,850.00] par année, en tout vingt-deux mille huit cent
“ soixante piastres [\$22,860.00] par année.”

Je considère qu'il y a erreur au sujet des cent quarante-trois mille
piastres [\$143,000.00] à sept par cent. Le Gouvernement n'a certaine-
ment pas reçu cette somme et ne la recevra pas, car, comme je l'ai déjà
dit, ces débentures, d'après moi, ne sont pas sous le contrôle du Gouver-
nement.

De plus les deux cent cinquante-sept mille piastres [\$257,000.00] dont
fait mention le gouvernement à cinq par cent.....

On ne doit pas oublier que ces deux cent cinquante-sept mille pias-
tres [\$257,000.00] portent intérêt à sept par cent et que ces débentures
ont été échangées pour des débenture portant cinq par cent, qui sont
transportées à la compagnie du chemin de fer du Nord. En d'autres
termes, le Gouvernement a reçu, si je ne me trompe pas, deux cent
cinquante-sept mille piastres [\$257,000.00], sur lesquelles la corporation
paye un intérêt de cinq par cent. Le gouvernement a négocié ces
débentures, je crois, mais à un taux que j'ignore, et a transporté sur ce
montant la somme de cent vingt mille piastres [\$120,000.00] à la com-
pagnie du chemin de fer du Nord.

Ainsi quand le commissaire des chemins de fer dit que cette somme
à cinq par cent, équivaut à un capital de quatre cent cinquante mille
deux cent piastres [\$450,200.00], et qu'elle excède de cent sept mille
deux cent piastres [\$107,200.00] le montant de trois cent cinquante
mille, dont la corporation était redevable, à raison de la différence dans
les taux d'intérêt, payables respectivement par la corporation et par
le gouvernement, et que pour compenser cet excès le gouvernement a
fait remise à la corporation des quatre-vingt mille piastres [\$80,000.00]
qu'elle devait au fonds d'emprunt municipal, savoir : cinquante mille
piastres [\$50,000] en capital et trente mille piastres [\$30,000.00] en

intérêts, c'est-à-dire, douze années d'intérêts à cinq par cent, d'après le statut de mil huit cent quatre-vingt [1880], et que l'opération se solde donc par un gain net de vingt-sept mille deux cents piastres [\$27,200,00] en faveur du gouvernement. Il y a, d'après moi, erreur, car je ne vois pas comment le gouvernement va bénéficier de la différence de cent quarante-trois mille piastres [\$143,000,00] de débentures portant sept pour cent d'intérêts, lorsque ces débentures et les intérêts restent à la charge de la corporation. Ce qui, d'après moi, enlève ce gain prétendu en faveur du gouvernement de vingt-sept mille deux cent piastres [\$27,200.00].

A proprement parler, d'après les mêmes calculs, c'est le gouvernement qui doit nécessairement avoir perdu en faisant rétrocession de débentures portant sept par cent, pour les remplacer par d'autres portant cinq par cent.

A la page vingt-quatre, le commissaire prétend, par un tableau, que le gouvernement a gagné, dans l'opération, trois cent vingt-deux mille quatre cent cinquante piastres [\$322,450.00.]

En réponse à cela, je me contenterai de dire, que si le gouvernement a gagné cette somme, il a fait gagner ce même surplus à la compagnie du chemin de fer du Nord, parceque les items mentionnés dans ce tableau sont tous à la charge de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le contrat de vente de la Section-Est du chemin de fer renferme les stipulations suivantes : [Règlement avec la compagnie du chemin de fer du Nord, page vingt-quatre [24] " 2. sont compris dans la présente vente.

" (a). L'ancienne cour à bois du gouvernement à Québec.....

" Le Gouvernement cède et transporte au Syndicat tous ses droits contre " la Corporation de la cité de Québec, relativement au chemin de fer de " Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, et il s'oblige à lui remettre, " lors de la livraison des chemins, les débentures que la Corporation de " la cité de Québec a données à compte de sa souscription, au montant " de quatre cent mille piastres [400,000.00].

" En vertu de ces deux clauses, le Syndicat avait droit de se faire livrer " par le Gouvernement, en même temps que le chemin de fer, 1o. la propriété de l'ancienne cour à bois, communément appelée " Parc à bois ", " et estimée à cent-vingt mille piastres [\$120,000.00] ; 2o. les quatre cent " mille piastres [400,000] de débentures remises au Gouvernement par la " Corporation, en tout une valeur de cinq cent vingt-mille piastres [\$520, " 000,00]. Mais pour régler avec la Corporation de Québec, le Gouvernement s'était vu obligé de lui céder le Parc à bois, de sorte qu'il ne pouvait plus le livrer au Syndicat. Pour trancher la difficulté, il a fallu en " venir à un arrangement qui est coïncidé dans le contrat, en date du " vingt-un août, donné à l'annexe C. Par cet arrangement, le Gouvernement transporte au Syndicat, le terrain du Palais, cédé par la Corporation de Québec, ainsi que le marché et les quais du Palais, et s'engage " à payer au Syndicat une somme de deux cent-vingt mille piastres [\$220-

“ 000.00]. De son côté, le Syndicat abandonne le Parc à bois, les quatre cent mille piastres [\$400,000.00] de débentures payées par la Corporation, et s'engage à payer à l'acquit du Gouvernement, à la Corporation de Québec, les soixante-quinze mille piastres [\$75,000.00] pour les quais du Palais.

“ Toute la transaction se résume dans le tableau suivant : Le Syndicat donne : 10. Les débentures de Québec, quatre cent mille piastres [\$400,000.00] ; 20. le Parc à Bois, cent-vingt mille piastres [\$120,000.00] ; 30. Le prix des quais du Palais, soixante-quinze mille piastres [\$75,000.00] ; en tout cinq cent quatre-vingt-quinze mille piastres [\$595,000.00].

“ Le Gouvernement donne : 10. Le terrain du Palais, trois cent soixante-sept mille piastres [\$367,000.00] ; 20. une somme de deux cent vingt mille piastres [\$220,000.00], en tout cinq cent quatre-vingt-sept mille piastres [\$587,000.00] : différence, huit mille piastres [\$8,000.00].

“ Il aurait été difficile de mieux sortir d'une situation aussi embarrassée et de donner à la fois satisfaction à la Corporation de Québec et au syndicat.”

Dans cette situation le commissaire oublie un point essentiel qui devait ressortir du règlement, d'après la clause dix-sept [17] du contrat. C'est que par cette clause dix-sept, pour les débentures de Québec et le terrain du Palais, la compagnie s'engageait à donner, pour ces considérations, la somme de cinq cent mille piastres [\$500,000.00] qu'il n'a pas eue par ce dernier règlement.

A la page vingt-quatre, dans le tableau, il est dit : “ Une somme d'argent de soixante-quinze mille piastres [\$75,000.00], payable, sans intérêt, en cinq versements de douze mille piastres [\$12,000.00] chacun, ce qui équivaut comme valeur présente à cinquante-un mille sept cent cinquante piastres [\$51,750.00].

Il y a là évidemment une erreur cléricale, car une somme d'argent de soixante-quinze mille piastres [\$75,000.00], payable en cinq versements donne quinze mille piastres par versements et non douze mille piastres, tel que cela paraît par le rapport.

Je dis de plus qu'il m'est impossible d'expliquer comment une somme de soixante et quinze mille piastres [\$75,000.00] en cinq versements annuels, sans intérêts, ne peut avoir qu'une valeur de cinquante-un mille sept cent cinquante piastres. Il y a là évidemment une erreur. D'ailleurs, cette affaire est immatérielle, en autant que le gouvernement y est concerné. Il est bien vrai que le gouvernement donne à la corporation une somme d'argent de soixante-quinze mille piastres [\$75,000.00], mais c'est la compagnie du chemin de fer du Nord qui paye cette somme, de sorte que, s'il y a des profits, ce n'est pas le gouvernement, mais bien la compagnie du chemin de fer du Nord qui en bénéficiera.

Je disais dans mon témoignage de samedi, que le Gouvernement, dans les circonstances, avait fait un règlement juste et équitable. Car il ne faut pas oublier que le Gouvernement, dans la construction du chemin de fer

Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, ne s'était pas strictement conformé à l'esprit du contrat, et que pour cette raison il était douteux, qu'il pût exiger devant une cour de justice, la balance de la souscription de la Corporation. Il ne lui restait donc que deux alternatives : celle de régler avec la Corporation aux meilleures conditions possibles ; ou bien celle de mettre en force la clause dix-sept (17), qui aurait été le règlement le plus avantageux pour lui. Mais comme la clause sept (7) de l'acte 45 Victoria, chap. 20, laissait au Gouvernement, la faculté de ne pas mettre en force la clause dix-sept (17), si ce dernier pouvait en venir à une entente avec la Corporation dans un délai fixé, il se trouvait lié par cette clause sept (7) et forcé d'entrer en arrangement avec les parties intéressées, si tel était leur désir. La clause dix-sept (17) doit donc être considérée comme n'ayant eu aucune existence légale, du moment qu'on a eu recours à la clause sept (7) de l'acte 45 Victoria, chap. 20.

Le Gouvernement, en réglant avec la Corporation, s'est déchargé envers celle-ci d'une foule d'obligations, qui pouvaient être considérées comme très-embarrassantes, et l'auraient entraîné dans un litige, dont l'issue aurait été douteux, dans le cas d'une contestation de la part de la Corporation.

Je considère donc que le règlement que le Gouvernement a opéré, tout étant pris en considération, était aussi bon qu'il pouvait l'être dans les circonstances. D'un autre côté, la Corporation, d'après moi, a aussi fait un excellent règlement, surtout au point de vue des concessions nouvelles qu'elle a obtenues de la Compagnie du chemin de fer du Nord.

Maintenant, quant au règlement avec la compagnie du chemin de fer du Nord, le Gouvernement n'a contracté aucune nouvelle obligation avec cette dernière, car la compagnie s'est chargée de toutes les obligations du Gouvernement envers la Corporation. Or, le Gouvernement, d'après moi, ayant fait un règlement satisfaisant avec la Corporation, doit naturellement avoir fait un marché également avantageux avec la compagnie, puisqu'il n'a fait que lui transporter ses droits et ses obligations.

En ce qui concerne la compagnie, je considère qu'elle a assumé des obligations qui sont toutes aussi onéreuses pour elle que si elle eut réglé d'après la clause dix-sept [17]. En consentant à assumer toutes les obligations du gouvernement, et en souscrivant à de nouvelles concessions envers la corporation, elle ne l'a fait que dans le but de se libérer d'obligations qui étaient de nature à déprécier la valeur de sa propriété. Car il lui aurait été difficile de négocier le placement de ses bons, tant que la corporation aurait conservé son droit de placement sur le chemin, qui lui donnait droit à cinq pour cent [50/10] d'intérêts sur le montant de ce placement. Il lui fallait donc à tout prix se débarrasser de ce liensur le chemin ; et pour cette raison, il lui était nécessaire de faire tous les sacrifices possibles pour se libérer d'un contrat qui la gêait dans les négociations qu'elle avait en vue, d'émettre des bons ou de vendre sa propriété. Vu la position de la compagnie, le gouvernement aurait peut-être pu s'en prévaloir, en

exigeant d'elle la somme qu'il aurait pu avoir en effectuant un règlement, tel que le comportait la clause dix-sept (17), déduction faite de la valeur du Parc à Bois, évalué à cent vingt mille piastres [\$120,000.00].

En somme, je suis d'avis, après avoir tout considéré, que le Gouvernement a fait le meilleur règlement qu'il était possible de faire. Ce qui en est une preuve, c'est que la Corporation est satisfaite que le Gouvernement, dans son rapport du Ministre des chemins de fer, considère la transaction comme avantageuse pour lui et que la Compagnie du chemin de fer du Nord ne semble pas en être mécontente non plus, puisqu'elle a bien voulu se soumettre à l'arrangement.

Q. A propos des travaux à faire sur la rue Dalhousie et du prolongement du chemin de fer jusqu'aux quais Allan, est-ce qu'il ne faudrait pas, pour en fixer la valeur réelle en chiffres, que ces travaux, que le Syndicat s'est chargé de faire, fussent estimés par des ingénieurs ?

R. Oui, mais, même à défaut de cette estimation, je suis moralement convaincu que les obligations contractées par la Compagnie, en vertu de ces arrangements, sont aussi onéreuses que ce qu'elle a reçu à titre de bénéfice de la part du Gouvernement.

Q. C'est-à-dire que vous considérez que les obligations de la Compagnie du chemin de fer du Nord, d'après les arrangements intervenus, sont aussi onéreuses qu'elles l'étaient auparavant en vertu du contrat ?

R. Oui.

Q. Considérez-vous comme très onéreuse l'obligation contractée par la compagnie du chemin de fer du Nord, d'indemniser les propriétaires de la rue du Prince-Edouard, des dommages que le passage du chemin de fer peut leur causer ou a pu leur causer, et savez-vous si, à cette époque, il n'y avait pas déjà eu des jugements rendus contre la compagnie, accordant aux propriétaires des montants considérables pour ces dommages ?

R. J'ai cru voir dans les journaux que la corporation avait été condamnée dans une cause de feu Jean-Baptiste Renaud, mais il m'est impossible de dire, jusqu'à quel point les dommages encourus par le gouvernement peuvent s'estimer par le passage du chemin de fer du Nord dans la rue Prince-Edouard. D'ailleurs, cette cause ou ces réclamations doivent être connues maintenant.

Q. Il a été un temps où vous considérez le règlement avec le Gouvernement comme très-défavorable à la Corporation de Québec, êtes-vous encore de la même opinion ?

R. D'après les articles de journaux que j'avais, lus et, avant d'avoir pris connaissance par moi-même des pièces justificatives de la transaction, j'étais sous l'impression que la Corporation n'avait pas fait une aussi bonne transaction qu'elle aurait dû faire.

Q. En mil huit cent soixante-dix-neuf, vous n'étiez pas en faveur du *loop-line*, est-ce que vous êtes encore de la même opinion aujourd'hui ?

R. Oui.

Q. Vous considérez que le *loop-line* est complètement inutile ?

R. Dans le temps et sous les circonstances, j'étais opposé à la construction du *loop-line*, je croyais que, vu l'état de nos finances et au point de vue d'une politique de retranchements, ces travaux n'étaient pas nécessaires.

Q. Et vous êtes encore de la même opinion, aujourd'hui, relativement à ce *loop-line* ?

R. Oui.

Q. Connaissez-vous d'autres faits concernant les matières dont cette commission a été chargée de s'enquérir ?

R. J'ai répondu d'une manière aussi claire et aussi complète qu'il m'était possible de le faire, à toutes les questions qui m'ont été posées par monsieur le commissaire, sur toutes les matières qui se rapportent à l'administration et à la vente du chemin de fer du Nord.

Q. Etes-vous en état de prouver que monsieur Sénécal a diminué les recettes du chemin de fer du Nord pour en devenir acquéreur à meilleur marché ?

R. Il est bien clair que je ne suis pas en état de prouver, pièces justificatives en mains, que monsieur Sénécal a pu diminuer les recettes dans le but de devenir acquéreur du chemin de fer du Nord à meilleur marché. Tout de même, je dirai, qu'après avoir fait une étude de la question, dans le temps où j'ai prononcé un discours à ce sujet, je suis arrivé à la conclusion, qu'il était étrange qu'en mil huit cent soixante-dix-huit, mil huit cent soixante-dix-neuf (1878-79,) alors que le chemin n'était pas encore achevé, il aurait rapporté un surplus de trente mille neuf cent quarante-deux piastres et soixante et neuf centins (30,942.69) ; qu'en mil huit cent soixant-dix-neuf, mil huit cent quatre-vingts (1879-80), alors que le chemin était en pleine opération, au lieu d'un surplus, il y avait un déficit de vingt-sept mille deux cent quatre-vingt-deux piastres et soixante-un centins (\$27,282.61) ; qu'en mil huit cent quatre-vingt, mil huit cent quatre-vingt-un (1880-81), il y avait un surplus dans les recettes nettes de cent vingt-huit mille huit cent une piastres et cinquante-cinq centins (\$128,801.55) et qu'en mil huit cent quatre-vingt-un, mil huit cent quatre-vingt-deux (1881-82), qui était l'année de la vente du chemin de fer, le montant des recettes nettes s'est élevé alors à la somme de deux cent soixante-onze mille six cent soixante et quinze piastres et quatre-vingt-quatorze centins (\$271,675.94). En lisant ces rapports et ces chiffres officiels, je suis arrivé à la conclusion que, quelque fût l'emploi des recettes, provenant de l'exploitation du chemin de fer du Nord, soit que ces recettes fussent employées pour le compte de construction ou autrement, ce que j'ignore et ignorais dans le temps, j'en arrive à la conclusion et je dis que : comme homme d'affaire, et par l'étude que j'ai faite de cette question, j'étais porté à croire que l'état des recettes, durant le temps de la surintendance de monsieur Sénécal, et lorsqu'il avait en vue de faire l'acquisition du chemin de fer, l'état, tel que démontré, des recettes nettes du chemin de fer, n'était pas l'état véritable des recettes nettes de l'exploitation.

Ceci d'ailleurs est démontré et prouvé, car il a été admis en plusieurs

circonstances, et si je ne me trompe pas, devant le comité des comptes publics, institué par la chambre, où on a admis en ma présence, qu'on n'avait pas tenu un compte séparé des recettes d'exploitation, de celui des dépenses de construction. On voit aussi que pour l'année mil huit cent quatre-vingt-un mil huit cent quatre-vingt-deux (1881-82), lorsque, d'après moi, il était à peu près certain que le chemin de fer du Nord serait vendu, les recettes pour cette année-là sont de deux cent soixante onze mille six cent soixante-quinze piastres et quatre-vingt-quatorze centins (\$271,675.94). Ce qui me porte à croire qu'avant que la vente du chemin de fer fut décidée, on avait intérêt à diminuer la valeur du chemin de fer, tandis qu'en mil huit cent quatre-vingt-un, mil huit cent quatre-vingt-deux (1881-82), cet intérêt n'était plus le même, on désirait alors lui donner sa pleine valeur.

C'est tout ce que j'ai à dire sur cette question.

Q. Ce ne sont là que des inductions, mais avez-vous aucun fait positif sur lequel vous puissiez vous baser, pour dire que les recettes ont été diminuées ?

R. Ce sont des inductions tirées des faits que je viens de citer ; je n'ai pas de preuves plus positives. Mais d'ailleurs, cela a été admis depuis, tel que je viens de le dire, dans le comité institué par la chambre d'assemblée, dans le but, je crois, de s'enquérir de l'administration du chemin de fer du Nord. Si je ne me trompe, cela a été admis par monsieur Robertson, lui-même, qui était trésorier dans le temps.

Q. Vous dites que monsieur Robertson a admis que les recettes du chemin de fer du Nord avaient été diminuées ?

R. Il a admis que les recettes avaient été confondues avec le compte de construction. Autant que je puis me rappeler, il n'a pas pu produire les pièces justificatives.

Q. Est-ce que vous avez aucun fait positif pour établir la preuve que les recettes du chemin de fer du Nord ont été diminuées ?

R. Naturellement, je n'ai pu avoir d'autre preuve que ce que j'ai vu dans les documents publics.

Q. Ce sont des conclusions que vous tirez. Je vous demande si vous connaissez aucun fait ?

R. J'ai répondu à monsieur le commissaire, que je ne connais pas d'autres faits, mais j'ai répondu à la question que m'a posée monsieur le secrétaire, lorsqu'il m'a demandé sur quoi je me fondais pour dire, dans le discours que j'ai prononcé à ce sujet, que les recettes avaient été diminuées, je lui ai donné les faits sur lesquels je m'étais basé dans le temps.

Q. Monsieur Robertson a-t-il été entendu, comme témoin, devant le comité dont vous avez parlé il y a un instant.

R. Je le crois, mais je n'en suis pas certain.

Q. Pouvez-vous fournir à cette commission quelque preuve, que monsieur Sénécal avait l'intention d'acheter le chemin de fer en mil huit cent soixante-dix-neuf ou en mil huit cent quatre-vingt (1879 ou 1880) ?

R. Je ne puis répondre à cette question.

Et le témoin ne dit rien de plus.

[Signé], JOS. P. ROY,
Sténographe.

LE VINGT-SIXIÈME jour de septembre 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de l'Honorable PIERRE GARNEAU, *de la cité de Québec, marchand, député du comté de Québec, dans le District de Québec, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous avez fait partie du gouvernement de monsieur de Boucherville, n'est-ce pas ?

R. Oui, monsieur.

Q. Et vous en faisiez partie, lorsque ce gouvernement-là s'est chargé de la construction du chemin de fer du Nord, au lieu et place des deux compagnies qui existaient auparavant ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous en faisiez également partie lorsque, dans l'exécution du contrat de monsieur McGreevy, dans la Section-Est, il est survenu des changements à faire dans le tracé ?

R. Oui, monsieur.

Q. De même, quand le tracé du Bout de l'Isle a été abandonné pour un tracé allant à l'intérieur de Maskinongé à Terrebonne ?

R. Oui, monsieur.

Q. Voulez-vous nous dire quel était l'avantage du nouveau tracé par Terrebonne ?

R. La différence d'opinion était manifeste sur cette question ; le gouvernement a cru devoir faire faire un rapport sur cette question par des ingénieurs.

Q. Sur le mérite des tracés ?

R. Sur le mérite des tracés, et les ingénieurs ayant différé d'opinion—monsieur Light d'un côté et monsieur Peterson de l'autre—la question a été référée à monsieur Fleming, qui a donné son opinion. Monsieur Fleming a donné raison à monsieur Light, a supporté l'opinion de monsieur Light sur la question, et le gouvernement a décidé d'accepter le tracé de Terrebonne. Je dois dire, moi, que le tracé de Terrebonne me paraissait plus avantageux à divers points de vue, et à un point de vue particulièrement, c'était que toute la population, habitant cette région du Nord du Saint-Laurent, si on adoptait le tracé le long du fleuve, se rendant là, avait le choix, soit de prendre les *Steam-Boats* et de se servir de la navigation, tandis que si on adoptait le tracé de l'intérieur, les gens de l'intérieur devaient nécessairement se servir du chemin de fer, ce qui donnait un avantage au chemin de fer pour l'été ; et en hiver, tout le monde serait obligé de s'en servir, aussi bien les gens habitant le littoral du fleuve que ceux habitant l'intérieur. Pour ces raisons, je considérais qu'il était de l'avantage du gouvernement d'accepter le tracé de l'intérieur.

Q. Vous avez considéré que c'était dans l'intérêt du trafic que le chemin de fer passât dans l'intérieur ?

R. Oui, monsieur, et que le trafic serait plus considérable avec le tracé de l'intérieur.

Q. Qu'avec le tracé le long du fleuve ?

R. Oui, monsieur, et qu'il était dans l'intérêt de la Province de construire de cette manière-là.

Q. Le tracé de Terrebonne avait-il pour effet de favoriser plus la Colonisation ?

R. Oui, monsieur, puisqu'il était plus dans l'intérieur des terres.

Q. Je suppose que vous ne connaissez que très-peu de chose au sujet de l'administration du chemin de fer du Nord ?

R. Je ne connais rien du tout au sujet de l'administration du chemin de fer.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet du *Loop Line*, construit à Trois-Rivières ?

R. Non, monsieur.

Q. Ni des *nut-locks* ?

R. Non, monsieur, je ne connais rien du tout de cela.

Q. Maintenant, voulez-vous nous dire si vous avez quelques raisons nouvelles, aujourd'hui, quelques chiffres nouveaux, quelques calculs nouveaux à faire, ou quelques arguments nouveaux à nous donner en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, pour laquelle vous avez voté, je dis : quelques arguments nouveaux, parce que je connais les raisons que vous avez données dans le discours, que vous avez fait dans le temps ?

R. Non, monsieur, je n'ai rien de nouveau à ajouter à cela.

Q. Vous avez fait connaître toutes vos raisons dans le temps par un discours que vous avez prononcé en chambre ?

R. Oui, monsieur, j'ai fait connaître mes raisons par un discours que j'ai prononcé en chambre, à l'occasion de la discussion sur la vente du chemin de fer du Nord.

Q. Voulez-vous dire, si vous avez été opposé à la vente du chemin de fer, dans le principe, la chose a été dite dans le public ?

R. Non, monsieur, je n'ai jamais été opposé à la vente. J'ai dit dans ce temps-là, que mon opinion, jusqu'à un certain point, n'était pas finalement formée, que j'attendais la discussion de toute la question, avant de former mon opinion d'une manière positive. Je dois dire, que je voyais le projet de la vente favorablement, parce que je croyais, et je crois que c'était l'opinion générale, à cette époque, que le chemin de fer devait être vendu, parce que ce n'était pas dans l'intérêt de la Province d'exploiter, de faire fonctionner un chemin de fer.

Q. Est-ce votre opinion qu'un gouvernement peut exploiter difficilement un chemin de fer ?

R. Oui, monsieur.

Q. Du moins qu'il ne peut pas l'exploiter aussi avantageusement qu'une compagnie ?

R. Non, pas aussi avantageusement qu'une compagnie, au point de vue

pécuniaire.

Q. Il a été dit dans le public que le vote de certains députés avait été influencé par des promesses d'argent, de places ou autres avantages de cette nature, voulez-vous nous dire, si cette influence a été exercée d'une manière ou d'une autre sur votre vote ?

R. A cette question, je réponds ceci : j'ai entendu dire dans le public que j'avais été influencé moi-même par une promesse de siège au Sénat. Je déclare ici formellement, qu'il n'a jamais été question, en ce qui concernait la vente du chemin de fer du Nord, de mon entrée au Sénat, je déclare qu'il n'a jamais été question d'aucune chose de ce genre entre l'honorable monsieur Chapleau et moi à ce sujet-là, ni avec aucune autre personne.

Q. Et vous déclarez qu'aucune autre promesse de cette nature ne vous a été faite pour influencer votre vote ?

R. Non, monsieur, aucune promesse, aucune tentative n'a été faite auprès de moi dans ce sens-là.

Q. Avez-vous changé d'opinion depuis sur la question de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. J'ai déclaré, un jour en Chambre, que j'avais voté sur la question de la vente du chemin de fer, pour la vente du chemin de fer, et que si la même chose se présentait, que je voterais encore de la même manière, mais que je devais dire de plus, que les conditions de la vente, les conditions portées au contrat, en ce qui concernait certaines améliorations, qui devaient être faites d'après le contrat, n'ayant pas été faites, je considérais que l'on avait été trompé dans une certaine mesure, que certaines améliorations, qui devaient être faites, n'avaient pas été exécutées, et que la vente ne produisait pas l'effet désiré.

Q. Les avantages que l'on avait lieu d'en attendre ?

R. Oui, monsieur, les avantages que l'on avait lieu d'attendre.

Q. Quelles étaient ces améliorations qui n'ont pas été faites ?

R. Je ne me rappelle pas de tous les détails, je sais qu'il y avait d'abord une traverse entre Lévis et Québec, qui nous était promise, qui faisait partie de ce que l'on devait avoir, ce chemin devait aller jusqu'au terminus à eau profonde, et certaines autres améliorations, dont je ne me rappelle pas dans le moment, et que je pourrais voir en référant au contrat, mais ces deux améliorations étaient de celles que je mentionne maintenant.

Q. Pourquoi ces améliorations n'ont-elles pas été faites ?

R. Je n'en sais rien, je ne connais pas les détails de ces affaires-là.

Q. Croyez-vous que le syndicat du Pacifique avait, en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), quelque intérêt ou quelque désir d'acheter la Section-Est du chemin de fer du Nord ?

Q. J'ai toujours compris que le syndicat du Pacifique ne voulait pas acheter la Section-Est du chemin de fer du Nord. Ce que j'ai entendu dire à cette époque-là, et ce qui a eu lieu depuis l'époque de la vente, m'a confirmé dans mon opinion, par ce que j'ai vu dans la presse, et ce qui n'a pas été contredit en aucune manière, que le Président de la Compagnie du Pacifique avait dit, que tant qu'il n'y aurait pas un pont de construit dans le voisinage de Québec, pour le rattacher avec l'Intercolonial, qu'il

n'était d'aucun avantage pour eux de posséder cette section, c'est-à-dire, la section du chemin, dont il est question.

Q. Mais considérez-vous que le syndicat du chemin de fer du Pacifique avait intérêt à acheter la section-ouest du chemin ?

R. Oui, monsieur, parceque le chemin de fer du Pacifique était rendu à Ottawa à cette époque, et il désirait arriver jusqu'à Montréal.

Q. N'était-il pas possible d'exercer une influence sur le syndicat du Pacifique, pour le faire consentir à acheter la Section-Est du chemin de fer, et qui aurait pu exercer cette influence ?

R. Je ne vois pas qui aurait pu exercer cette pression autre que le gouvernement fédéral, c'était la seule autorité, qui, je crois, pouvait exercer une pression sur le syndicat du Pacifique, quant à cet achat, je ne crois pas qu'il y en aurait eu d'autre qui aurait pu influencer cette Compagnie.

Q. Est-il à votre connaissance, que la Compagnie du chemin de fer du Pacifique fait des efforts, même à l'heure qu'il est, pour ne pas venir à Québec, mais prendre la voie du Sud ?

R. Je vois par les journaux, ce qui n'est contredit nulle part, que la Compagnie du Pacifique, dans ce moment-ci, demande des soumissions pour la construction d'un pont, dans le but de se rendre aux Ports Américains ; ce n'est nécessairement pas pour se rendre au port de Québec, du moins, pour une grande partie de son trafic.

Q. Voulez-vous parler du pont de Lachine ?

R. Oui, monsieur, je veux parler du pont de Lachine, et, d'après tout ce que nous avons lu dans les débats du Parlement, les efforts qui se sont faits pour cette ligne courte, par la voie des Etats-Unis, indiquent à un haut degré que l'on ne voulait pas passer dans cette direction-ci.

Q. Connaissez-vous quelque chose par rapport aux transactions intervenues entre la Corporation de la cité de Québec et le syndicat ?

R. Je ne connais pas ce qui s'est passé à propos de cette transaction-là.

Q. Connaissez-vous si, à propos de la souscription de la Corporation de la cité de Québec, il y avait des conditions, et que ces conditions n'ont pas été remplies ?

R. Je dois dire qu'il y a eu beaucoup de discussions sur cette question-là, mais je ne me rappelle pas des détails de la chose ; je sais qu'il y a eu des discussions sur cette question à cette époque-là, mais je ne me rappelle pas les détails.

Q. Connaissez-vous quelque chose de la vente consentie par le Syndicat Sénécal, au chem'n de fer du Grand-Tronc ?

R. Non, monsieur, je connais rien du tout de cette vente au Grand-Tronc.

Q. Croyez-vous qu'il eût été opportun de demander des soumissions pour la vente du chemin de fer ?

R. Je ne crois pas, l'affaire était tellement connue dans le public, e comme dans une affaire de cette importance-là, le public généralement n'y est pas intéressé,—ce sont seulement quelques grandes compagnies quelques grands capitalistes, qui peuvent entrer en négociations pour de

semblables transactions, je ne crois pas qu'il était opportun de demander des soumissions publiquement.

Q. Croyez-vous que c'était suffisamment connu dans le monde financier, dans le monde des affaires ?

R. Oui, monsieur, je crois que c'était suffisamment connu dans le monde des affaires.

Q. Et comme question de fait, dans le pays, est-il à votre connaissance, que tous ceux, qui étaient en position de soumissionner, l'ont fait ?

R. Oui, monsieur, dans le pays, tous ceux qui étaient en position de soumissionner, l'ont fait, je crois.

Q. Avez-vous eu connaissance de la formation du syndicat Sénécal ?

R. Non, monsieur, seulement par ce qui s'est dit publiquement dans les journaux.

Q. Savez-vous, si ce syndicat a eu beaucoup de difficulté à se former, vu les craintes que l'on avait sur les avantages, qui pourraient en résulter pour les membres du syndicat ?

R. Je ne connais pas je connais, seulement les rumeurs qui ont courru à cette époque, je ne connais rien officiellement.

Q. Vous a-t-on demandé de faire partie du syndicat ?

R. Non, Monsieur, on ne m'a pas demandé, et je n'aurais pas pu le faire, étant membre du Parlement, mais personne ne me l'a demandé.

Q. Connaissez-vous quelqu'autre chose, qui puisse entrer dans les limites de cette enquête, au sujet de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Non, monsieur.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé) NARCISSE MALENFANT
Sténographe.

THE THIRTIETH DAY OF SEPTEMBER 1885.

PRESENT :—L'HON. A. B. ROUTHIER.

Royal Commissioner.

DEPOSITION of ALEXANDER LUDERS LIGHT, of the City of Quebec, Civil Engineer, and member of the Institute of Civil Engineers of London, in the district of Quebec, aged of more than 21 years, being duly sworn, on the Holy Bible, testifies and says :

Q. You have been employed on several occasions, as a Civil Engineer by the government of the Province of Quebec ?

A. Since eighteen hundred and seventy four (1874).

Q. Regularly, the whole year ?

A. The whole year—the whole term of years from eighteen hundred

and seventy four (1874) to eighteen hundred and eighty three (1883), as the Chief Engineer of Government railways, with the exception of the last two years, when the Government made a change in my arrangement; instead of paying me a salary, they passed an order-in-council, retaining me as their Chief Engineer of railways, for a further period of five years, but to pay me fees, instead of a fixed salary, according to my services, that I was to make all reports required by law, for them, they, to pay me for them, I to remain as Chief Government Engineer, for a period of five years, from the first of July, eighteen hundred and eighty three, to the first of July, eighteen hundred and eighty eight.

Q. What were your duties from the beginning of the construction of the railway?

A. I first was employed to report on the construction of the whole road to Ottawa—the North Shore Railway, from Quebec to Ottawa; and I superintended that for about one year, I might mention that my employment for the first year, and subsequently, was likewise, to inspect Colonization Railways, as well. In the autumn of eighteen hundred and seventy four, there was an arrangement, that I was to be paid one hundred dollars (100.00) for each report that I made on the roads, and I reported every month, on the different roads. Then, in eighteen hundred and seventy five, when the government assumed control of the North Shore Railway, and the Northern Colonization Railway, themselves, they made a fresh arrangement, and employed me entirely as their chief engineer, to construct the North Shore railway, and to report on the subsidizing. I held that position until eighteen hundred and eighty three.

Q. You must have been well aware of the contracts entered into between the contractors, Mr. McGreevy, Mr. Macdonald, and the Government?

A. Yes.

Q. Will you tell me, whether those contracts were sufficient or not:—I mean if there was any lack in the quantities and specifications agreed upon?

A. The contract was made in the autumn of eighteen hundred and seventyfive, based upon the quantities that had been arranged by the former chief engineers, of the North Shore Railway, and the Northern Colonization Railway, viz: Messrs. Seymour and Legge. The contract were based upon those quantities, with some minor additions, made by myself. Those quantities were found afterwards to be very insufficient, largely insufficient, and the government decided when they found that out, to pay the contractor of the North Shore Railway, on his schedule of prices for quantities. For instance, the earth works on the old quantities, were fifteen hundred thousand yards (1,500,000) on the North Shore Railway, and the road was completed with upwards of three millions (3,000,000) of yards, of earth works. The masonry was fifteen thousand (15,000), it was completed

with something like fifty three thousand [53,000] yards, all told, I just mention you the large items.

The stations on the road originally were twelve in number, thirty two or thirty three were afterwards found necessary by the commission.

The government, finding that those quantities were so entirely inadequate, thought it would be better to pay the contractor upon the measurements of the engineers, as they went along, adopting the original schedule rates of prices, which were not at all excessive.

The Government consulted me in the matter, I explained to them, how it was, and they decided to pay the contractor, according to his schedule rates, instead of assuming the bulk sum. I told them that, if they did not do that, that the contractor would fail. I said, "you will have to let it again—you will certainly have to pay more, and if this man fails, other contractors will say, 'we can't do it', and I thought the Government adopted a very sensible mode, in paying the contractors upon this schedule prices. It was adopted by both governments.

Q. The commissioners then, were the Honorable Mr. Irvine, Mr Chinic and Mr. Malhiot?

A. Yes, Mr. Malhiot was the chief commissioner.

Q. Then the contract was altered so far?

A. Yes.

Q. And forcibly?

A. Yes, it was impossible to do otherwise—they could not have completed it otherwise.

Q. And the prices were very much increased?

A. No, not the prices.

Q. Not the prices, but the whole amount?

A. Yes, because the quantity was increased; the same prices were retained, but the quantities being increased, the amounts were larger.

Q. In the year eighteen hundred and seventy six—or eighteen hundred and seventy seven, or eighteen hundred and seventy eight, there was a change in the location of the road, between Maskinongé, Montreal and Terrebonne?

A. Yes.

Q. Tell us how it was settled, you made a report upon that?

A. Yes, it is a long time ago, but I will give it to you, as well as I can remember. There was a great desire on the part of the government of the day, Mr. DeBoucherville, being the premier at that time, that the line should pass through Joliette, some eight or nine miles to the north of the location, that was then in existence. I was ordered to make a survey of the line by Joliette. I did so, I reported strongly against taking the line through Joliette. I thought it would be fatal to the enterprise. It passed over a considerable summit, it was several miles longer, and it was a much more expensive road to make, passing through great quantities of rock cuttings. A survey at the same time had been made direct from Terrebonne to Maskinongé. Maskinongé

and Terrebonne were the objective points, that were influenced, if we went through Joliette. A very fine line was discovered between Maskinongé and Terrebonne, without any of the defects, that were found by Joliette. The line was almost level, no grade exceeding twenty six feet on the mile, and on a distance of fifty miles, there was only one small curve, including ten degrees of curvatures. I pointed this out to Mr. De Boucherville, and to the Commissioners, and I told them, that I thought it would be a fair compromise, as far as Joliette was concerned, it got two or three miles nearer Joliette, than the old location, it kept also out of a great deal of line, that was submerged at high-water, an occasional high water from the backing-up of Lake St. Peter, submerged a considerable portion of the old line, by *Bout de l'Isle*, while the line, that I recommended, saved a large proportion of that flooded ground.

There was a difference of opinion between myself and Mr. P. A. Peterson, before any work was commenced on the road. It was referred to Mr. Sandford Fleming, and he approved of the line by Terrebonne.

After the change of government took place, and Mr. Joly came into power,—some two years subsequently—I do not remember how long, but after a very considerable proportion of work had been done, between Maskinongé and Terrebonne, Mr. Joly, referred this question to Mr. P. A. Peterson, and he recommended that the line should be changed back by way of *Bout de l'Isle*, and throw away the work that had been done. It was then referred to Mr. Walter Shanly, and he approved of retaining the line *viâ* Terrebonne, and it was completed accordingly.

Q. Do you still entertain the same views about that line?

A. I thoroughly approve of the change towards Maskinongé and Terrebonne; but after the line passed Terrebonne, there was a difference between Mr. Shanly and myself. I had recommended turning at Terrebonne, and going directly into Montreal, by what was called "Line No. 4," that Mr. Fleming had approved of, and I had received instructions from Mr. DeBoucherville to build. But when Mr. Shanly reported, Mr. Joly was anxious to get it done as quickly, as possible, and as the line was rather an expensive one, Mr. Shanly recommended an alternative line straight through from Terrebonne to St. Martin, *via* St. Vincent-de-Paul; and therefore, the line from Terrebonne to St. Martin, Mr. Shanly is responsible for. I had proposed to put in a branch from Terrebonne to Montreal, and an another branch from Montreal to Ste. Therese, the one from Ste. Therese, for the western traffic, and the line from Terrebonne, to Montreal, for the connection with Montreal. But to shorten the time for completion, and to save money, Mr. Shanly, recommended the line by St. Martin.

Q. But the line by Ste-Therese, would have been much shorter?

A. Shorter for the western traffic, as it saved some eight or nine mile over the line by St-Martin's Junction, and some twenty five miles less

than though the western traffic was carried round by Montreal to Ste Therese.

Q. And the direct line from Terrebonne to Montréal would have been shorter, than the line by St-Martin?

A. Yes, several miles, and would have got rid of the heavy grade of eighty five feet per mile at Hochelaga, as by passing under the *Coteau*, there was no grade, exceeding twenty four feet on the mile, between Terrebonne and Montreal. It would therefore have been much better. The line from Maskinongé to Terrebonne, was approved by both Mr Fleming and Mr Shanly. They differed in opinion, west of Terrebonne. I do not know that the difference was so much in opinion, as it was to save time and expense.

Q. Do you still believe, that the line from Maskinongé, to Terrebonne, has not been more expensive, than would have been the line on the shores of the river, by *Bout de l'Isle*?

A. It is difficult to count the cost of a line, that has not been made, but I consider the line by Terrebonne was a better, safer and cheaper line. The river line, for miles I may say, passed through ground, which was submerged at extreme high water, and the grades had been so laid, that the water would have passed over them at some points, five or six feet. These freshets only come periodically. I took great pains to obtain the exact height of the highest freshets, that had occurred within a few years, and I found that miles of that line were so designed, that if completed, it would have been laid in five or six feet of water.

Q. Mr. McGreevy, the contractor for the Eastern section, has a large claim against the government? Are you aware that he has a claim against the government?

A. Yes.

Q. Will you tell me, whether or not the principal cause of that claim is the change of line?

A. The line by the shore, had it been made according to the plans in existence, when Mr. McGreevy took his contract, would have been the cheaper line of the two; but those plans did not shew a first class line. There were miles of it under the water. If Mr. McGreevy had built that line, he would have had to raise it above the water, in the same way that he had to raise the line via Maskinongé and Terrebonne, only in a greater degree. He would have had to raise it a great deal more on the shore line, because the surface level was lower near the margin of the river. The extras would therefore have been much larger.

Q. Have you been consulted about the *Loop Line*, at Three-Rivers?

A. Very little—hardly at all. That was a project of Mr. Joly. I was consulted after he had decided to make it, and it came under my department, and I saw it properly done; but it was more his own idea, superintended the work. I did not recommend it specially, nor was I consulted specially. He had the plans prepared by the residing engineer there, Mr Hamlin, of which I approved, but it was not a project of mine, it was M. Joly's own.

Q. Will you tell me, if it was useful or necessary, in your opinion ?

A. It will be necessary and useful. It has been of very little use so far, being incomplete, there being a sort of vacant space in the middle, where they would not sell the land without a very high price. There was the Farmer Hotel, right in the way, and the Corporation would not allow it to go any way else, except through this hotel, and that would cost a great deal to purchase, and for years, the line remained unconnected, and therefore it would not have been more useful than a siding would be ; but I think eventually, it will be very useful.

Q. But it is of no use now ?

A. I do not think it is of much use now.

Q. At all events, it could have been delayed ?

A. It might.

Q. What was the cost of that loop line ?

A. Eighty thousand dollars (\$80,000), as near as I can remember

Q. That was your estimate ?

A. Yes, I make the estimates, and they were paid properly.

Q. Do you know anything about the nut-locks of Dr MacKay ?

A. Not much. I was several times called upon to give an opinion on the nut-locks, and I recommended that they should be tried on half a mile of the line. There was no use giving an opinion on the thing. I said, " Try them, put them on to the line, and see if they are of any service ". There was half a mile of the line in St-Roch's laid ; and that is all I ever had to do with them. I never remembered much of them afterwards ; they were put on, and I believe worked very well.

Q. But they are not now continued on the line ?

A. They are not now continued on the line, I believe ; but that is all I had to do with them. I recommended trying them. I said, " put them on a half mile, and you will see, if they will be of any use." And I think that after that, the line came under the superintendence of Mr Senecal, and I did not think any more about them.

Q. They had no more trials ?

A. I do not know, but I do not think they had.

Q. Have you any idea of the value of the nut-locks ?

A. No, I have not charged my mind with it at all.

Q. Do you know if better nut-locks were manufactured by Mr. Champleau, of Montreal ?

A. There are a great many of them. There is nothing perhaps that more ingenuity has been used in, than in getting up nut-locks.

Q. Do you know if nut-locks are employed on the Intercolonial Railway ?

A. I do not think so, but I am not sure.

Q. I see that you made a report about the Berthier branch—this is a copy of your report ? (hands witness document.)

A. I have every reason to believe that, that is my report.

Q. What were you charged to ascertain ?

A. This branch, I think, was put in by Mr. Senécal.

Q. I want to know at what occasion you made that report, and what you were charged to ascertain?

A. There was an estimate made of it—a certain number of thousand yards of earth, and other matters.

Q. You made the estimate to know the cost of the line?

A. Yes.

Q. And were you charged to ascertain about the amount supplied by the government?

A. I think so. I think I was asked. This was not done, because I had no account of material furnished. This account was kept by other parties, and furnished by them; certain things had been furnished, which should be deducted.

Q. And the Joliette branch, I think you enquired about the Joliette branch, and the amount paid by the government?

A. Yes. I know that I made an examination of the Joliette line. I estimated the work, and I recommended to the government that certain things, if furnished by them, should be deducted.

I did not ascertain myself the amount that had been paid by the government—that was settled between Mr. Senécal and the government.

Q. Do you know anything about the working of the road?

A. No, it did not come under me at all.

Q. You could not tell me, whether Mr. Senécal, superintended the working, well or not?

A. I had nothing special to do with it; but he always seem to me to be very active and very intelligent about it, attending thoroughly to the business, but further than that, I could not say, I did not go into details.

Q. I suppose you know nothing about certain contracts for conveyance of hay, between the superintendent or the contractors and managers of the Railway, and some traders. Do you know anything about that?

A. No, I know nothing about that.

Q. Have you formed any opinion about the sale of the Railway, I mean opinion based upon figures and estimates?

A. It is a matter I had nothing to do with, and I would rather not say anything about it.

Q. You never made any estimate?

A. No, I have my own views as an Engineer, in the matter, but I would rather not express them, if you will allow me; because I had nothing whatever to do with it.

Q. It has been said, Mr Light, that about the time of the sale, a little before, an accumulation of materials, fuel and all that, had been

made in the stores of the government, do you know anything about that ?

A. No, I do not, I had nothing to do with it.

I, the undersigned, having been duly sworn, do hereby certify the foregoing deposition to be a faithful transcript of my short hand notes.

R. H. O'REGAN

Stenographer

LE TRENTIÈME jour de septembre 1885.

PRESENT : L'Honorable A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de GASPARD DROLET, *auditeur de la province de Québec, de la cité de Québec, dans le district de Québec, âgé de plus de 21 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Depuis combien d'années êtes-vous Auditeur de la Province ?

R. Depuis mil huit cent soixante et sept (1867).

Q. Voulez-vous examiner les deux états produits comme étant le tableau numéro 1, et l'état marqué Pièce O, et me dire, d'où viennent les différences, entre les montants indiqués dans ces deux états, pour dépenses, depuis le premier de juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ?

R. La différence provient de ce que l'état marqué Pièce O, est fait jusqu'au [30] trente de juin, mil huit cent quatre-vingt-cinq [1885], tandis que le tableau numéro 1 s'arrête au premier de mars; ils se prouvent l'un par l'autre.

Q. Pouvez-vous indiquer les sommes faisant la différence ?

R. La différence, douze mille neuf cent vingt-neuf piastres et soixante centins [\$12929.60], provient de deux items, d'abord, dix mille cinq cents piastres [\$10,500.00], page [5] de l'état, Pièce O, et deux mille quatre cent vingt-neuf piastres et soixante cents (\$2429.60) sur la même page, comme ayant été payées, la première somme à Hogan & Beaufort pour pont et à Madame Clunie de La Chute.

Q. Alors vous dites, que le montant total de cet état, Pièce O, un million deux cent trois mille deux cent trente et une piastres et soixante et seize cents [\$1,203,231.76] est le montant total porté à *construction*, ou payé pour construction, depuis le premier de juin mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], au trente de juin mil huit cent quatre-vingt-cinq [1885] ?

R. Oui, monsieur.

Q. Maintenant veuillez référer au compte du Revenu ?

R. En référant à la page 3, de l'état, pièce O, j'y trouve certains chiffres, indiquant un montant total payé pour le compte du trafic, ainsi qu'un montant de recettes pour le même compte. Le montant porté comme dépenses d'exploitation s'élève à cent dix-sept mille huit cent soixante et onze piastres et quatre-vingt-cinq cents [\$117,871.85], qui, ajoutées au total des dépenses pour construction, forment une somme d'un million, trois cent vingt et un mill cent trois piastres et soixante et une cents [\$1,321,103.61].

Q. Maintenant, voulez-vous nous dire, d'où vient la différence entre ce montant d'un million trois cent vingt et un mille, cent trois piastres et soixante et une cents (\$1,321,103.61), et le montant du tableau No. 1 ?

R. Comme je vous l'ai déjà dit, c'est que le tableau numero 1 s'arrête au premier de mars mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), et que du premier de mars à aller au trente (30) de juin, il y a à ajouter cette somme de douze mille neuf cent vingt-neuf piastres et soixante cents [\$12,929.60], que j'ai mentionnée plus haut.

Q. Maintenant, quant aux recettes, l'état, pièce O, est-il correct ?

R. Les recettes ne sont pas complètes. Le montant des recettes indiquées dans la pièce O. comme recettes du chemin, ou ce que le comptable appelle revenu, sera plus considérable que la somme portée—soixante et cinq mille neuf cent quarante piastres et soixante et dix-huit cents [65,940.78].

Q. Et vous ne pouvez pas l'indiquer maintenant ?

R. Je ne puis pas vous l'indiquer maintenant, parce que je ne l'ai pas encore.

Q. Il y a encore des sommes qui ne sont pas réparties ?

R. Oui, monsieur, il y a des sommes qui ne sont pas encore réparties, parcequ'on ne les a pas encore. Les recettes sont indiquées pour le chemin de fer en général, il n'est pas encore dit sur quelle partie elles seront mises, c'est tout ensemble encore.

Q. Ces différences expliquées, les deux états sont-ils conformes aux livres du département du Trésor ?

R. Oui, monsieur, je veux dire aux livres de mon bureau.

Q. Voulez-vous expliquer, en quelques mots, comment fonctionne le département du trésor, en rapport avec le département des chemins des chemins de fer.

R. D'abord, comme point de départ, avant de demander les subsides, le département des chemins de fer nous envoie un état de ses dépenses probables. Là-dessus, je prépare les estimés pour la Chambre, indiquant les montants à dépenser, soit pour la construction ou le revenu. Ce montant, une fois soumis aux chambres et voté, j'ouvre alors mon livre à l'entrée du crédit, et y entre le crédit voté par la Chambre, soit pour la construction, soit pour le revenu, et je porte contre ce crédit les montants retirés par le commissaire des chemins de fer, ou son représentant en vertu d'Ordres-en-Conseil, soit spéciaux, soit généraux.

Q. Payiez-vous sans savoir pour quelles fins, c'est-à-dire, pour quelles dépenses ?

R. Non, monsieur, je ne puis pas dire cela, car je savais pour quelles fins les sommes étaient demandées, puisque les Ordres-en-Conseil et les traites du Commissaire, etc., les indiquaient d'une manière générale,

Q. Maintenant, les recettes du chemin de fer, comment les réalisez-vous ?

R. Nous les réalisons, simplement par une note d'affaire hebdomadaire, reçue du bureau central de Montréal, disant que pour la semaine ou les dix jours écoulés, ils avaient reçu tant, et appuyée par les livres de la banque, j'ai lieu de croire que les recettes étaient versées chaque jour à la banque ; les reçus en faisaient foi.

Q. Ces montants étaient alors portés dans votre livre au crédit du revenu ?

R. Oui, monsieur, ces montants étaient alors portés au crédit du compte du revenu

Q. Mais les dépenses d'exploitation étaient-elles toujours payées sur des Ordres-en-Conseil ?

R. Sur des Ordres-en-Conseil généraux, et souvent particuliers aussi, Les exposés financiers du trésorier sont basés généralement sur des états de comptes publics, publiés chaque année.

Q. Les états qui les accompagnent, sont-ils préparés par le trésorier lui-même ?

R. Les exposés financiers sont toujours préparés par le trésorier lui-même.

Q. Mais quant aux états financiers, publiés dans les comptes publics, et qui sont sous votre signature, vous attestez qu'ils sont conformes aux livres du trésorier.

R. Oui, monsieur, qu'ils sont conformes et corrects,

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, assermenté, certifie que tout ce qui précède, est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT.

Sténographe.

LE TRENTIEME jour de Septembre 1885

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de GUILLAUME BRESSE, *Manufacturier, de la Cité de Québec, dans le District de Québec, âgé de plus de 21 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de la construction et de l'administration du chemin de fer du Nord ?

R. Je ne connais rien au sujet de la construction du chemin de fer.

Q. Vous ne connaissez rien au sujet de l'administration du chemin de fer du Nord ? Avez-vous été mêlé à l'administration du chemin de fer de quelque manière ?

R. Non, monsieur, pas du temps du gouvernement. J'ai été mêlé à l'administration du chemin de fer, comme faisant partie du syndicat.

Q. C'est depuis la vente cela ?

R. C'est depuis la vente du chemin de fer.

Q. Depuis votre achat ?

R. Oui.

Q. De tout ce qui a précédé la vente, vous n'en connaissez rien ?

R. Je n'en connais rien du tout.

Q. Vous êtes entré dans le syndicat vers quelle date ?

R. Dans le mois de juin mil huit cent quatre-vingt-deux [1882].

Q. En juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

R. Oui, monsieur.

Q. Alors, je suppose que vous n'avez pas pris part aux négociations qui ont précédé le contrat ?

R. Non, monsieur.

Q. Les contrats étaient passés avant ce temps-là ?

R. Oui, monsieur.

Q. Lorsque vous êtes entré dans le syndicat, vous y êtes entré en prenant un certain nombre de parts ?

R. Pour vingt-trois mille piastres [\$23,000.00]. Je fais erreur, c'est vingt mille piastres [\$20,000.00] de parts en actions et trois mille piastres [3,000.00] pour payer des dépenses déjà faites, des dépenses qui étaient faites dans le temps.

Q. Pour payer votre part de dépenses ?

R. Pour payer ma part des dépenses.

Q. C'est ce que cela vous a coûté ?

R. C'est ce que cela m'a coûté, oui, monsieur, c'est ce que j'ai promis payer.

Q. Connaissez-vous quelles étaient ces dépenses là ?

R. C'étaient les dépenses pour les démarches de ceux, qui s'en étaient

occupé, les dépenses, le temps, le salaire des membres du syndicat qui s'étaient occupés de l'affaire.

Q. Vous a-t-on jamais fourni un détail de ces dépenses-là ?

R. Non monsieur.

Q. On vous a dit simplement, vous aurez trois milles piastres (3,000) à payer pour votre part des dépenses ?

R. Oui, monsieur.

Q. Et vous avez consenti ?

R. J'ai consenti.

Q. Etes-vous encore porteur de ces actions-là ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous les avez vendues subséquemment ?

R. Oui, monsieur.

Q. A qui ?

R. A monsieur L. A. Sénécal.

Q. Pourriez-vous nous dire vers quelle date vous les avez vendues ?

R. Je les ai vendues en janvier mil huit cent quatre-vingt-trois (1883).

Q. Vous les avez vendues avec profit ?

R. Vingt pour cent.

Q. Sur le montant seul des vingt mille piastres (20,000,00) ?

R. Oui, monsieur, sur le montant des vingt mille piastres (\$20.-000.00).

Q. Sans vos dépenses ?

R. Les dépenses remboursées.

Q. Croyiez-vous que vous auriez réalisé des profits plus considérables en ne vendant pas ?

R. Je ne croyais pas.

Q. Connaissiez-vous quelque chose des derniers arrangements survenus plus tard entre monsieur Sénécal et le chemin de fer du Grand-Tronc ?

R. Non, monsieur, je connais seulement que les actions ont été transportées en grand nombre, que la plus forte partie des actions a été transportée au Grand-Tronc.

Q. De manière à leur assurer le contrôle sur le chemin ?

R. C'est mon impression.

Q. Mais vous ne savez pas à quelles conditions elles leur ont été transportées ?

R. Non, monsieur, je ne connais pas cela.

Q. Vous-êtes vous formé une opinion sur la vente du chemin de fer du Nord par le gouvernement ?

R. Sur la vente du chemin de fer du Nord par le gouvernement ?

Q. Par le gouvernement au syndicat, vous êtes-vous formé une opinion, à l'époque de la vente ou depuis l'époque de la vente du chemin de fer ?

R. Je ne m'en suis nullement occupé. On m'a demandé pour former partie du syndicat, je n'en connaissais rien du tout avant.

Q. Qui est-ce qui vous a demandé ?

R. C'est monsieur Sénécal avec d'autres.

Q. D'autres membres du syndicat ?

R. D'autres membres du syndicat.

Q. Quand vous êtes entré dans le syndicat, étiez-vous bien sûr de faire une bonne spéculation, une bonne affaire ?

R. Je considérais qu'il y avait des risques, mais enfin j'ai supposé que l'on ferait une bonne affaire ; je n'en étais pas certain, je n'étais pas sûr que ce fût une bonne affaire.

Q. Et vous avez été bien content de vendre à vingt pour cent de profit.

R. Oui, monsieur, je l'ai fait bien volontairement.

Q. Vous n'étiez pas très rassuré sur l'avenir ? Vous aviez quelques craintes ?

R. Je trouvais que c'était un profit assez bon à réaliser, et j'ai préféré me retirer.

Q. Et ne pas courir les risques de l'avenir ?

R. Oui, monsieur.

Q. Dans le cours du commerce ordinaire, un profit net de vingt pour cent pour le laps de temps que vous avez mentionné, est-ce un profit exorbitant ?

R. Oui, monsieur, c'est un profit exorbitant pour une compagnie. Généralement, dans les petites affaires, je ne trouverais pas vingt pour cent exorbitant, mais dans les grandes affaires c'est exorbitant.

Q. Savez-vous, si le syndicat a eu de la difficulté à se former, par la crainte, que les gens avaient que l'entreprise, ne fut pas profitable ?

R. Je n'ai jamais entendu dire, qu'ils aient eu aucune difficulté à former le syndicat.

Q. Vous n'êtes pas en état de nous fournir aucun calcul ou chiffre sur la question de savoir, si le gouvernement aurait pu vendre plus cher, en ne vendant pas au syndicat, et si les autres offres faites étaient plus avantageuses.

R. Non, monsieur.

Et le témoin ne dit rien de p'us.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT

Sténographe.

LE TRENTIÈME jour de septembre 1885

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de NAZAIRE TURCOTTE, *Marchand dans le District de Québec, âgé de plus de 21 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Évangiles, dépose et dit*

Q. Vous avez fait partie du syndicat Sénécal qui a acheté le chemin de fer du Nord ?

R. Je suis un de ceux-là.

Q. Vous aviez combien d'actions ?

R. Deux actions.

Q. Vous avez payé combien ?

R. J'ai payé vingt mille piastres (\$20,000) et de plus trois mille piastres (\$3,000.00) ?

Q. Trois milles piastres (\$ 3000,00) pour déboursés ?

R. Trois mille piastres (\$ 3000,00) pour déboursés, frais d'installations, les avocats, etc ; tout de même on m'a dit que c'était pour cela.

Q. Vous avez revendu ensuite vos actions ?

R. J'ai revendu mes deux actions plus tard, même avant les autres, j'étais désireux de m'en débarrasser.

Q. Dans tous les cas, vous aviez des actions pour vingt mille piastres (\$ 20,000,00) ?

R. Oui, monsieur.

Q. Et vous les avez revendues ?

R. Oui, monsieur, je les ai revendues, parceque je ne croyais pas que c'était une bonne affaire, que cela ne payait pas, que cela ne devait pas payer. Une autre raison pour vendre ces actions, c'est que j'étais engagé dans d'autres spéculations, qui, je croyais, me rapporteraient d'avantage.

Q. Vous étiez engagé dans d'autres spéculations où vous aviez besoin d'argent ?

R. Oui, monsieur, et en outre de cela, j'étais bien aise de les revendre.

Q. Vous les avez revendues le même prix que vous les aviez payées ?

R. Oui, monsieur, je les ai revendues le même prix que je les avais payées, mais j'ai perdu les intérêts, c'est-à-dire les intérêts devaient m'être remboursés, mais voyant que la roue de fortune avait tourné contre monsieur Sénécal, je ne lui en ai pas parlé, ni lui non plus.

Q. Quand avez-vous vendu ?

R. J'ai vendu à peu près cinq ou six mois avant que le chemin de fer ait été transféré au Grand-Tronc, je crois.

Q. Vous êtes resté actionnaire pendant combien de temps ?

R. Près d'un an.

Q. Quand vous êtes devenu actionnaire, éprouviez-vous des craintes sur le résultat de l'opération ?

R. Jusqu'à un certain point, mais je l'ai fait pour faire plaisir aux amis.

Q. Vous considérez la chose comme très-risquée ?

R. Oui, monsieur, je considérais la chose comme très-risquée, parce que les chemins de fer ne paient pas généralement ; nous en avons des preuves, nous voyons des chemins de fer aux Etats-Unis, qui ont coûté des millions et dont les parts (de ces chemins de fer) se vendent aujourd'hui à huit et neuf, comme le Wabash, par exemple, je crois que c'est un chemin de fer, qui a coûté quatre-vingt millions de piastres, et qui à présent vaut à peu près huit millions, ce qui prouve que les chemins de fer, c'est très-risqué, et que cela ne paie pas généralement. Il y a le Penver et Rio Grande, c'est encore un grand chemin de fer et cependant ses parts se vendent treize.

Q. Vous croyez que vous avez fait une très-bonne vente ?

R. Oui, monsieur, en me débarrassant de ces parts là. Si les chemins de fer ne paient pas entre les mains des compagnies privées, comment voulez-vous qu'ils paient entre les mains d'un gouvernement qui est obligé de garder trois et quatre fois plus d'employés, qu'il n'en a besoin.

Q. Lorsque vous êtes devenu actionnaire, vous l'avez fait plutôt pour obliger vos amis que pour faire une spéculation ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous considérez la chose comme très-risquée ?

R. Oui, monsieur, je considérais la chose comme très-risquée, et la preuve c'est que je m'en suis débarrassé, aussitôt que j'en ai eu l'occasion.

Q. Sans intérêt ?

R. Sans intérêt, et j'étais bien aise de m'en débarrasser, c'était un grand débarras pour moi, parce que je croyais qu'à un moment donné on pouvait me demander une autre remise de vingt mille piastres (\$20,000.00),

Q. Vous croyiez que vous seriez obligé de faire une autre remise de vingt mille piastres (\$20,000.00) ?

R. Oui, monsieur, je croyais que j'étais obligé pour tout le montant ; j'avais donné seulement un acompte, je n'avais payé que cinquante pour cent.

Q. Vous considérez qu'un chemin de fer, administré par un gouvernement coûte, beaucoup plus cher qu'administré par une compagnie particulière ?

R. Oui, monsieur.

Q. Et vous considérez que le chemin de fer du Nord, administré même par une compagnie particulière, ne paierait pas ?

R. Oui, monsieur, je considérais que le chemin de fer du Nord ne

paierait pas ; mais le résultat final est superbe, à présent que la compagnie du chemin de fer du Pacifique l'a acheté, tout a tourné pour le mieux.

Q. Vous considérez que le Gouvernement de la Province de Québec a bien fait de vendre le chemin de fer du Nord, en le vendant pour le prix qu'il l'a vendu ?

R. Oui, monsieur, ce chemin de fer coûtait treize millions et ils ont eu huit millions, cela payait plus que cinquante pour cent. Je vous ai dit tantôt que des chemins de fer, qui ont coûté des quatre-vingts millions, se vendent pour huit millions ; et il n'y a presque pas de trafic ici entre Montréal et Québec.

Q. Vous ne connaissez rien au sujet de l'administration du chemin de fer du Nord ?

R. Non, monsieur, je n'étais pas directeur.

Q. Depuis la vente du chemin de fer par le gouvernement, connaissez vous quelque chose de l'administration du chemin de fer par la compagnie ?

Non, monsieur, je n'en connais rien du tout.

Q. Vous n'avez rien retiré ?

R. Non, monsieur, je n'ai rien retiré ; j'ai perdu mon intérêt.

Q. Vous n'avez rien retiré des profits d'exploitation ?

R. Non, monsieur, j'ai perdu l'intérêt de mon argent ; si toutes les affaires, que je fais, étaient comme celle-là, ce serait difficile de devenir riche.

Q. Comme question de fait vous affirmez, qu'il y a aux Etats-Unis beaucoup de chemins de fer qui ne valent plus rien du tout ?

R. Oui, monsieur, je vous en ai nommé quelques-uns, mais il y a une quantité de chemins de fer qui ne paient pas, et généralement ils ne peuvent pas réaliser cinquante pour cent du prix coûtant. Les actions viennent qu'elles tombent à rien du tout.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT.

Sténographe.

LE 1^{ER} JOUR D'OCTOBRE 1885.

PRÉSENT,—L'HONORABLE A. B. ROURIER.

Commissaire Royal.

DEPOSITION de HENRI BEAUTEY, *de la cité de Québec, Ingénieur, dans le District de Québec, âgé de plus de 21 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes gradué de l'école des Arts et Métiers d'Angers ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous avez vos certificats ?

R. Oui, monsieur.

R. Avez-vous eu quelque chose à faire ici, à Québec, avec le chemin de fer du Nord, et voulez-vous nous dire ce que vous aviez à faire ?

R. Depuis mars mil huit cent soixante et dix-sept (1877), j'ai été nommé ingénieur en charge des ateliers et des matériaux roulants pour les deux sections Est et Ouest, sur le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. J'étais chargé de voir à la construction des locomotives et du matériel en général, enfin, de tout ce qui se rapportait à la construction et au matériel roulant de ce chemin de fer.

Q. Vos études, et ensuite l'expérience vous avaient mis en état de pouvoir remplir cette position-là ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous aviez en même temps la théorie et la pratique ?

R. Oui, monsieur, la théorie et la pratique.

Q. Vous étiez capable d'enseigner et de faire vous-même n'importe quels travaux mécaniques ?

R. Oui, monsieur, absolument tout ce qui se rapporte au mécanisme.

Q. Avez-vous eu connaissance des *nut-locks*, qui ont été posés sur le chemin de fer du Nord ?

R. Oui, monsieur, j'en ai eu connaissance.

Q. Voulez-vous nous dire quelle était la valeur de ces *nut-locks* ? Avaient-ils de l'utilité ?

R. Au point de vue de l'utilité, ces *nut-locks*-là, ont été essayés et n'ont pas produit l'effet attendu.

Q. Et ils ont été abandonnés ?

R. Ils ont été abandonnés

Q. Comme n'étant pas utiles ?

R. Comme ne remplissant pas l'effet qu'on en attendait, cela s'est détérioré tout de suite, d'autant plus que, jusqu'à ce jour, on n'a pu trouver de système de *nut-locks* qui soit véritablement efficace.

Q. Quel devait être l'effet de ces *nut-locks*, quel était leur but enfin ?

R. Les rails sont jointes par des clisses, et ces clisses sont retenues par

des boulons, qu'on appelle en anglais "bolts"; sous l'action de la vibration des chars des trains qui passent, le roulement des roues imprime un petit mouvement de tangage et des vibrations aux rails, alors les rails viennent frapper sur les écrous, les écrous se dévissent légèrement, et ceci étant répété un grand nombre de fois, il arrive que l'écrou se desserre beaucoup. Jusqu'à ce jour on a cherché des *nut-locks*, mais on n'en a pas trouvé d'efficaces, on en aurait trouvé, si on avait voulu, mais cela aurait coûté beaucoup plus cher que cela valait. Alors les hommes qui passent, qui surveillent la voie, lorsqu'ils s'aperçoivent qu'un écrou est desserré, n'ont qu'à donner un petit coup de clef, car la voie est toujours surveillée par des hommes pour voir, s'il n'y a pas de rails de cassées, alors je suppose qu'ils s'aperçoivent de la chose, ils n'ont qu'à donner un petit coup de clef, et la chose est faite.

Q. Alors c'était uniquement pour empêcher ces écrous de se dévisser ?

R. Oui, monsieur, c'était uniquement pour empêcher ces écrous de se dévisser, que l'affaire était faite.

Q. Vous avez parlé de la valeur des *nut-locks* ; je suppose qu'elles eussent été efficaces, combien auraient-elles valu ?

R. Elles auraient été alors d'une bonne valeur ; c'était une question de droit d'inventeur ; le prix que l'inventeur voudrait y mettre, et que les acquéreurs auraient consenti à donner, c'est une question assez élastique.

Q. Mais le matériel nécessaire pour ces *nut-locks*, a-t-il de la valeur ?

R. Je ne vois pas ; il n'y a qu'à les poser ; ces *nut-locks* se fabriquent dans des ateliers et il y a seulement à les mettre en place. Le matériel nécessaire a peu de valeur.

. Pourriez-vous nous dire si cette somme de cinq mille piastres (\$5000,00) convenue était exagérée ?

R. Si les *nut-locks* avaient duré longtemps et rempli le but, que l'on se proposait, il est évident qu'au point de vue des services rendus, ce n'était pas trop cher.

Q. Mais pour cela il aurait fallu qu'elles fussent efficaces ?

R. Pour cela il aurait fallu qu'elles fussent efficaces.

Q. Vous étiez employé par le gouvernement, lorsqu'il a été question des *nut-locks* ?

R. J'étais employé dans le temps par le gouvernement ; j'occupais encore les fonctions d'ingénieur-mécanicien.

Q. Vous a-t-on consulté à ce sujet-là ?

R. On ne m'a pas consulté, en aucune façon.

Q. Et si on vous avait consulté dans le temps ?

R. Je les aurais condamnées.

Q. Vous auriez été contre leur emploi ?

R. Oui, monsieur.

Q. Le docteur Mackay vous a demandé un certificat. et vous l'avez refusé ?

R. Oui, monsieur, il m'a demandé un certificat et je l'ai refusé.

Q. Savez-vous quelle est la quantité de *nut-locks* qui ont été livrées au gouvernement ?

R. On en a posé une faible quantité sur la section-Est, également aussi sur la section Ouest. Dans le temps je crois que les ingénieurs de ces sections-là ont dû faire un rapport relativement à ces *nut-locks*.

Q. Savez-vous s'il en a été employé sur l'Intercolonial ?

R. On en a employé d'un autre genre.

Q. Savez-vous s'ils étaient plus efficaces ?

R. Ils ne sont pas plus efficaces.

Q. Ce ne sont pas les mêmes *nut-locks* ?

R. Ce ne sont pas les mêmes *nut-locks* ; je ne me rappelle pas suffisamment comment ils sont ; je les ai vus, mais je ne me rappelle pas exactement comment ils sont. La différence, qui a pu exister entre les deux, s'il y avait une différence, était certainement petite dans tous les cas, dans le résultat qui a été obtenu sur notre chemin de fer, ici.

Q. Avez-vous pris connaissance de l'administration du chemin de fer ?

R. Je ne me suis jamais occupé d'autre chose que des mouvements des locomotives.

Q. Avez-vous pris connaissance de l'administration du chemin de fer par monsieur Sénécal comme surintendant ?

R. Non, monsieur, pas du tout.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT,

Sténographe,

LE VINGT-QUATRIÈME jour de février 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER

Commissaire Royal.

DEPOSITION de NAZAIRE BERNATCHEZ, de St Thomas, M. P.

P., âgé de 48 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. Depuis combien d'années êtes-vous député à l'assemblée législative de Québec ?

R. J'ai été élu par la cour le cinq de janvier mil huit cent quatre-vingt, trois (1883).

Q. C'est vous qui, le dix-sept d'avril dernier, avez fait la motion sui-

vante, " Que le Commissaire fut chargé de s'enquérir de ce fait-ci : que le révérend monsieur Labelle, aurait été chargé de la part de Sir Hugh Allan d'offrir neuf millions de piastres au gouvernement pour le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, ainsi que l'a déclaré au conseil législatif, le dix-neuf d'avril mil huit cent quatre-vingt-deux, l'honorable J. G. Ross, conseiller Législatif pour la division Chaouinigan, et premier ministre actuel de la province de Québec ? "

R. Oui, monsieur.

Q. Dans le mois d'août dernier, vous avez reçu avis du commissaire, vous demandant quelle preuve vous aviez à offrir au soutien de cette proposition ?

R. Oui, monsieur.

Q. Et vous avez répondu à cet avis par cette lettre-ci ?

R. Oui, monsieur, j'ai répondu à cet avis par une lettre, qui m'est produite—en date du seize novembre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885).

Q. Avez-vous autre chose à faire connaître à cette commission au sujet de cette proposition ?

R. Oui, monsieur.

Q. Autre chose que ce qui est contenu dans votre lettre du seize novembre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885) ?

R. Oui, monsieur.

Q. Je vous demande, si vous avez d'autre chose à dire à la commission, que ce qui est contenu dans votre lettre, au sujet de cette proposition-là ?

R. Non, monsieur, je n'ai rien autre chose.

Q. Il a été dit, que plusieurs des députés, qui ont voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, l'avaient fait en considération d'avantages pécuniaires, souscriptions électorales ou autres faveurs, voulez-vous nous dire, si vous connaissez quelque chose à ce sujet-là ?

R. J'ai en mains une lettre du vingt-cinq de novembre mil huit cent quatre-vingt-un, signée C. P. R. Landry, M. P., adressée à monsieur Hamel.

Q. Monsieur Joseph Hamel, je suppose ?

R. Je présume, laquelle lettre est conçue dans les termes suivants : " Mon cher monsieur Hamel, coûte que coûte, donnez au porteur des présentes, monsieur John Langlois, arpenteur, la somme de sept cent cinquante piastres, il nous faut absolument ce montant, si vous voulez emporter légalement le comté de Montmagny.

Q. Alors, c'est monsieur Langlois qui vous a remis cette lettre ?

R. Non, monsieur.

Q. Comment l'avez-vous en votre possession ?

R. Cette lettre m'a été remise par un nommé monsieur Bezeau, qui tient un restaurant dans la rue du Pont.

Q. Savez-vous comment cela est arrivé ?

R. Je sais qu'elle m'a été donnée par monsieur Bezeau, je puis vous dire de la manière qu'elle est arrivée entre les mains de celui-là. Monsieur Bezeau, m'a raconté les circonstances dans lesquelles il l'avait eue.

Q. Pouvez-vous jurer que c'est l'écriture et la signature de monsieur Landry ?

R. Oui, monsieur, je jure que c'est l'écriture et la signature de monsieur Landry, parceque j'ai des lettres déjà de lui, maintenant monsieur John Langlois entendu comme témoin à Montmagny dans une cause à juré.

Q. Dans quelle cause ?

R. Dans la cause de Landry contre Bernatchez, contre moi-même.

Q. Il a juré quoi ?

R. Il a juré qu'il s'était présenté chez monsieur Hamel avec cette lettre-là ; il a dit qu'il croyait bien que la lettre, dont il était porteur, était cachetée, mais en voyant cette lettre-ci, il a dit qu'il pensait bien que c'était la même, parce qu'elle était adressée à monsieur Hamel.

Q. Dans tous les cas il a juré qu'il avait remis une lettre à monsieur Hamel ?

R. Oui, monsieur, il a juré qu'il avait remis une lettre à monsieur Hamel.

Q. Venant de monsieur Landry ?

R. Oui, monsieur.

Q. Et il a juré qu'il pensait bien que c'était la même, parcequ'elle réclamait le même montant ?

R. Oui, monsieur, il a déclaré de plus, que monsieur Hamel lui avait enjoint d'aller chez monsieur Blumhart, pour requérir le montant, que monsieur Blumhart lui avait donné deux cent cinquante piastres, qu'il avait remises à monsieur le docteur Fortin, qui était candidat à cette époque, pour faire le dépôt, qui est requis par la loi.

Q. C'est monsieur Langlois qui a dit cela ?

R. C'est monsieur Langlois qui a dit cela, mais il faut remarquer que ces derniers mots n'ont pas été inclus dans son témoignage écrit.

Q. Quels derniers mots ?

R. Le fait que monsieur Hamel lui aurait enjoint d'aller requérir les sept cent cinquante piastres de monsieur Blumhart. Mais ce sont ses propres paroles, que je viens de citer, mais la cour a déclaré que cela ne regardait pas la question.

Q. Vous les avez entendues vous-même ?

R. Oui, monsieur, je les ai entendues moi-même et bien d'autres aussi, mais la cour a jugé à propos de ne pas les faire inclure dans le témoignage.

Q. Connaissez-vous d'autres faits de même nature, au sujet de cette accusation-là ?

R. Je ne peux pas préciser la date, mais en automne dans le mois de décembre mil huit cent quatre vingt-deux (1882), je crois, je me suis rencontré avec monsieur Charles Samson, dans son bureau d'affaires, au sujet de certaines affaires personnelles, que j'avais à régler avec lui, et le délai que je voulais obtenir, pour lui payer une certaine somme, et après quelques pourparlers au sujet de notre affaire personnelle, je lui ai rappelé les profits qu'il avait dû faire comme membre du syndicat dans l'achat du chemin de fer du Nord, mais il se plaignait

de n'avoir pas fait d'argent avec cet achat, et d'avoir même perdu son intérêt. J'insistai sur le point, et finalement il me dit qu'il vendait ses parts, qu'il était tellement dégoûté qu'il vendait ses parts. Je lui demandait combien, il me répondit vingt-sept mille piastres (\$27,000.00), Eh bien, alors, lui disje, vous ne perdez pas vos intérêts, puisque vous avez déboursé vingt mille piastres (\$20,000.00), et vous en retirez vingt sept-mille (27,000.00), et il y a peine quelques mois que vous êtes en possession. Il me dit alors qu'il ne retirait en réalité que vingt-quatre mille piastres (\$24,000.00). Croyez-vous, me dit-il, que nous avons fait voter la vente du chemin de fer avec rien ? Il me dit qu'il ne retirait en réalité que vingt-quatre mille piastres (\$24,000.00) et que les autres trois mille piastres avaient été payées pour des dépenses. Voici comment il s'exprima : Croyez-vous que nous avons fait voter cette vente avec rien, nous avons payé soixante mille piastres (\$60,000.00) aux membres de la chambre, pour faire voter la vente du chemin de fer du Nord. Ceux qui n'ont pas déboursé l'argent dans le moment, cela leur est retenu maintenant sur leur prix de la vente, et moi je n'ai pas déboursé l'argent dans le temps, et je vends vingt-sept mille piastres (27,000.00), mais je touche seulement vingt-quatre mille piastres (24,000.00). Et il ajoute : J'espère, monsieur Bernatchez, que vous ne vous servirez pas de cela sur les places publiques ; vous comprenez peut-être que j'ai été trop loin, enfin, alors je lui répondis : monsieur Samson, je ne vous nommerai que dans des circonstances extraordinaires, mais dans l'occasion je pourrai me servir de vos paroles.

Q. Connaissez-vous d'autres faits ?

R. Non, monsieur, personnellement, je ne connais rien.

Q. Connaissez-vous quelque'autre chose, relativement à la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous ne connaissez pas d'autres chose à propos des autres matières de l'enquête et qui se sont passées, depuis la vente du chemin de fer du Nord, comme le règlement de la cité de Québec ?

R. Non, monsieur, je connais seulement ce qui s'est dit dans la chambre.

Et le témoin ne dit rien de plus.

LE VINGT-CINQUIÈME JOUR DE FEVRIER 1886.

PRESENT : L'honorable A. B. ROUTHIER.

Commissaire Royal.

DEPOSITION de ADOLPHE DAVIS, *de Montréal Surintendant du chemin de fer du Nord, dans le district de Montréal, âgé de 48 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Quel est votre emploi, monsieur Davis maintenant?

R. Surintendant général.

Q. Du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, monsieur, de la division de Québec du chemin de fer du Pacifique.

Q. Depuis combien de temps ?

R. Je suis en charge du chemin de fer, depuis mil huit cent quatre-vingt-trois.

Q. Quel était votre emploi sur le chemin de fer auparavant ?

R. Surintendant mécanicien.

Q. Pendant combien d'années avez-vous été surintendant-mécanicien ?

R. A partir de l'année mil huit cent soixante et dix-huit.

Q. Depuis mil huit cent soixante et dix-huit (1878) jusqu'à mil huit cent quatre-vingt-trois (1883) ?

R. Oui, monsieur.

Q. Je suppose que vous n'avez rien connu des questions, qui ont été agitées au sujet de la construction du chemin de fer ?

R. Non, monsieur.

Q. Comme surintendant-mécanicien, avez-vous pris connaissance de l'exploitation du chemin de fer du Nord par le gouvernement sous la surintendance de monsieur Sénécal ?

R. Je n'ai pas eu connaissance des recettes et des dépenses du chemin de fer. Je n'ai eu connaissance que des arrangements matériels du chemin.

Q. Vous êtes-vous formé une opinion sur monsieur Sénécal comme administrateur du chemin de fer du Nord ?

R. Vous voulez savoir s'il était bon administrateur.

Q. Je voudrais savoir s'il était bon administrateur ou mauvais administrateur, d'après votre opinion ?

R. Je n'ai jamais eu de fautes à trouver dans son administration ; tous les ordres, que j'ai reçus de lui, ont été tous très intelligents, et aussi bons que les ordres que l'on reçoit des gérants des chemins de fer en général.

Q. Avez-vous trouvé que le chemin de fer du Nord était administré avec économie ?

R. Je ne pourrais pas dire qu'il était administré exactement avec économie, parcequ'il était travaillé par un gouvernement, je veux dire parcequ'il était sous l'influence d'un gouvernement.

Q. Alors, vous croyez qu'un chemin de fer ne peut pas être exploité par un gouvernement aussi avantageusement que par une compagnie privée ?

R. Certainement, non.

Q. Voulez-vous nous donner vos raisons ?

R. C'est que les différentes autorités, qui sont placées dans un gouvernement, veulent toujours faire valoir leur influence, et distribuer du patronage.

Q. Et quelle est la conséquence de cela ?

R. La conséquence est qu'il faut employer plus de monde, qu'il n'est nécessaire, et souvent il faut faire des achats de personnes, qui n'ont pas de matériel de la même valeur que ceux que l'on doit acheter. On n'a pas le privilège de faire le choix, ou prendre le meilleur marché, parceque le gouvernement veut que l'on achète là de préférence à d'autres places.

Q. Pour favoriser ses amis ?

R. Oui, monsieur, pour favoriser ses amis.

Q. Est-il à votre connaissance, qu'après la vente du chemin de fer à la compagnie du chemin de fer du Nord, il ait été fait de grandes économies, par exemple, dans la réduction du nombre des employés sur le chemin de fer.

R. Oui, monsieur.

Q. Savez-vous combien d'employés ont été renvoyés après la vente ?

R. Près d'une centaine.

Q. Voulez-vous dire une centaine sur le chemin de Québec à Ottawa, ou seulement sur le chemin de Québec à Montréal ?

R. Je veux dire de Québec à Ottawa, mais je dois qualifier cela en vous disant, qu'une partie de la construction du chemin de fer a cessé dans le même temps. Il y avait un nombre de ces hommes-là, qui étaient employés à la construction même du chemin de fer, de sorte qu'à mesure que la construction cessait, on renvoyait les hommes, ce n'était pas une réduction tout-à-fait pour le service de l'administration.

Q. Alors, si je vous comprends bien, le chemin de fer du Nord était à cette date-là, complété, et un certain nombre d'employés, qui étaient nécessaires pour terminer les travaux de construction, ont été renvoyés ?

R. Oui, monsieur.

Q. Êtes-vous en état de nous dire quelle proportion d'employés ont été renvoyés sur la section de Québec à Montréal seulement ?

R. Je pense que c'est quatre-vingt sur les cent.

Q. Êtes-vous en état de nous dire maintenant quelle proportion sur ce nombre d'employés, sur ces quatre-vingt étaient employés pour la construction du chemin de fer ?

R. A peu-près vingt à vingt-cinq (20 à 25), peut-être bien trente (30), aussi je ne pourrais pas vous dire le nombre au juste.

Q. Si je vous ai bien compris, vous ne connaissez pas quelles étaient les recettes du chemin de fer, ni les dépenses d'exploitation du chemin de fer, pendant l'administration de monsieur Sénécal, comme surintendant ?

R. Non, monsieur.

Q. Depuis que le gouvernement de la province de Québec a vendu le chemin à la compagnie du chemin de fer du Nord, connaissez-vous quelles ont été les recettes du chemin de fer ?

R. Oui, monsieur, la moyenne des grosses recettes depuis ce temps-là est de cinq cent soixante mille piastres (560,000.00) par année.

Q. Pour la section Est du chemin ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous n'avez rien à faire avec la section Ouest. de Montréal à Ottawa ?

R. Non, monsieur.

Q. Cinq cent soixante mille piastres (\$560,000.00) de recettes par année, et là-dessus quelles ont été les dépenses du chemin de fer ?

R. A peu près six cent mille piastres (\$600,000.00).

Q. Six cent mille piastres (\$600,000.00) de dépenses et les grosses recettes sont de cinq cent soixante mille piastres (560,000.00) ?

R. Oui, monsieur.

Q. Il y a un déficit alors ?

R. Oui, monsieur, il y a un déficit de quarante mille piastres (\$40,000.00) par année à peu près.

Q. Comprenez-vous l'intérêt du prix dans les dépenses ?

R. Oui, monsieur, je veux dire tout. Je comprends là-dedans l'intérêt des cinq millions de piastres (\$5,000,000.00), c'est-à-dire la dette, qui est due au gouvernement, et les dettes qui sont accrues au dehors.

Q. C'est-à-dire les cinq millions de piastres sont formés par les trois millions et demi dus au gouvernement, et les obligations au montant de un million et demi ?

R. Oui, monsieur, ces cinq millions de piastres sont formés par les trois millions et demi de piastres (\$3,500,000.00) dus au gouvernement, et l'intérêt sur un million et demi (\$1,500,000.00) d'obligations émises par la compagnie ; j'inclus aussi dans ce chapitre des dépenses le loyer payé à la Commission du Hâvre, des dommages payés à certains propriétaires de la rue du Prince-Edouard, aussi des réclamations municipales pour dommages à Trois-Rivières et à Joliette et quelques autres places aussi dont je ne me rappelle pas dans le moment, ainsi qu'à Québec, et je dois vous dire aussi qu'il entre dans ces dépenses-là une partie des améliorations que l'on a faites à la ligne et au matériel roulant (rolling stock),

Q. Seriez-vous en état de nous dire quelle a été la moyenne des dépenses des frais d'exploitation sur la ligne ?

R. Je ne pourrais pas vous dire exactement, parceque je n'ai pas les livres ici,

Q. Vous ne pourriez pas non plus établir une proportion, savoir combien les dépenses, (frais d'exploitation) forment à tant par cent sur les recettes ?

R. Le chemin de fer a été exploité à un coût de soixante et cinq à soixante et huit (65 à 68) pour cent durant mon administration, à part des extras, et en tenant compte seulement des frais d'exploitation.

Q. Ce déficit de quarante mille piastres par année a-t-il diminué dans les dernières années ou non ?

R. Non, monsieur, ils n'ont pas payé aucune des dettes ; par conséquent cela ne diminue pas du tout ; même il y a de l'argent qui a été emprunté de plus pour certains arrangements entre la corporation et la banque de Québec, dont je ne connais pas les détails. Ces arrangements ont eu lieu entre l'administration du Grand-Tronc et quelques membres du Syndicat ; mais le déficit n'a pas diminué du tout.

Q. Entre la vente faite par le gouvernement au syndicat de monsieur Sénécal et celle faite par le syndicat de monsieur Sénécal à des amis du Grand-Tronc, y a-t-il eu des travaux de construction faits à Québec, à Montréal et aux Trois-Rivières ?

R. Des travaux pour l'amélioration du chemin de fer.

Q. Oui.

R. Oui, monsieur.

Q. Pourriez-vous nous dire quels sont les travaux, qui ont été faits et quel est le coût de ces travaux-là ?

R. Je puis vous le dire approximativement. A Montréal il y a eu un terrain d'acheté, qui était nécessaire pour une cour pour le chemin de fer, qui a coûté vingt-deux mille cinq cents piastres (\$22,500.00), et il a fallu y construire un freight shed un engin house et une table tournante pour tourner les locomotives, et il a fallu construire des *tracks*, des *sidings* et des *switch* et remplir cette cour, qui était une bair. sseu On l'a remplie de pierre, le montant de cet ouvrage a coûté à peu près quatre vingt mille piastres (80,000.00).

Q. A part des vingt-deux mille piastres du prix d'achat ?

R. Oui, monsieur, à part des vingt-deux mille piastres (\$22,000.00) du prix d'achat.

Q. Y-a-t-il eu d'autres travaux de faits à Montréal ?

R. Non, monsieur, pas des travaux de conséquence, il y en a eu à Trois-Rivières. A Trois-Rivières on a construit des *sidings* on a fait des améliorations dans les *engines houses*, on a amélioré le dépôt, on a construit une *baggage room*, on a construit une cuisine avec toutes les dépenses pour la salle à dîner, et puis on a changé la plateforme. Le montant que l'on a dépensé là, est d'à peu près vingt-trois mille piastres (\$23,000.00), on a fait des améliorations à Québec, on a rempli une partie du bassin qu'il y avait au nord de la station du Palais ; on a construit douze *sidings*, on a construit une boutique pour réparer les chars, et une boutique pour peindre les chars, on a acheté des machineries pour la boutique de forge. On a établi des grues pour lever le charbon et des plateformes pour cette exploitation-là. On a amélioré le *machine shop*, on a placé les appareils nécessaires pour la lumière électrique, on a fait des améliorations dans le dépôt, en bas, ici à Québec, on a changé les offices et la couverture, on a réformé la couverture, on a dépensé ici à Québec, pour à peu-près soixante et huit mille piastres, pour ces diverses améliorations. Maintenant, à St. Vincent-de-Paul, nous avons renforcé le pont à chevalets, on a dépensé quinze mille piastres (\$15,000.00) à cet endroit-là. On a renouvelé toutes les peintures sur les ponts de fer et les ponts de bois, et nous y avons fait des

améliorations. Sur les ponts en général, nous avons dépensé cent cinquante mille piastres (\$150,000.00). Sur la ligne de Joliette on a levé le chemin sept milles de longueur sur deux pieds de hauteur, avec du *ballast*. On a dépensé sur cette ligne, quarante trois mille piastres (\$43,000.00). On a dépensé sur le chemin de fer des Piles neuf mille piastres pour *ballast* et des améliorations que l'on a faites dans les ponts à chevalets, qui avaient besoin d'être renouvelés. On a dépensé sur cette ligne, un montant de quarante-six mille piastres (\$46,000.00), c'est-à-dire de quarante-six mille à quarante-sept mille piastres (\$46,000.00 à \$47,000.00). On a agrandi différentes stations sur la ligne. Les améliorations, que l'on a faites dans les stations à part des réparations nécessaires, pour ce qui se détériore tous les ans, ces améliorations ont coûté la somme de quinze mille piastres (\$15,000.00). Les locomotives ont été améliorées, elles aussi, immédiatement après que le gouvernement a fait la vente au syndicat, il a fallu acheter des bandages neufs pour toutes les locomotives, pour (21) vingt et une locomotives, ce qui a coûté quarante-neuf mille piastres (\$49,000.00), avec l'ouvrage. Ce sont les principales dépenses.

Q. Ce sont les principales améliorations qui ont été faites ?

R. Oui, monsieur, les autres sont des détails.

Q. Est-ce que toutes ces améliorations-là ont été faites avant la vente du chemin de fer au Grand-Tronc ?

R. Non, monsieur, pas toutes avant la vente au Grand-Tronc.

Q. Ces améliorations ont été faites depuis la vente du gouvernement, jusqu'à aujourd'hui ?

R. Oui, monsieur, c'est-à-dire jusqu'au mois de septembre dernier.

Q. Seriez-vous en état de nous dire quelle est la proportion de ces améliorations, qui ont été faites avant la vente du chemin de fer au Grand-Tronc, est-ce la plus grande partie ou la plus petite partie de ces améliorations ?

R. Je pourrais vous dire, qu'il y a à peu près vingt pour cent de cette somme totale, qui a été faite avant la vente du chemin au Grand-Tronc.

Q. Est-ce que toutes les autres améliorations ont été faites avant les arrangements intervenus avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique ?

R. Oui, monsieur.

Q. Par le contrat, le syndicat-Sénécal s'obligeait de faire à Québec les travaux suivants, savoir : des ateliers, l'achèvement de la rue St-André, le prolongement de la ligne jusqu'à eau profonde sur les quais du bassin Louise, et le déplacement de la voie dans la rue du Prince-Edouard, Est-ce que tous ces travaux ont été faits ?

R. Oui, monsieur, à l'exception des ateliers, je ne sais pas quelle proportion des ateliers n'a pas été faite.

Q. Il a été fait quelque chose ?

R. Oui, monsieur. Il a été fait un atelier.

Q. Est ce que cela a été fait avant la vente du chemin au Grand-Tronc ?

R. Non, monsieur, tout cela n'a pas été fait avant les arrangements intervenus avec le Grand-Tronc, mais cela a été fait aux dépens du syndicat.

Q. Partie avant et partie après les arrangements taits avec le Grand-Tronc, je suppose ?

R. Oui, monsieur, partie avant et partie après.

Q. Maintenant, aux Trois-Rivières, le syndicat Sénécal s'obligeait de compléter le chemin de ceinture, de substituer des rails d'acier à des rails de fer sur le chemin de ceinture et sur l'embranchement des Piles, de faire des travaux sur les quais et d'ouvrir la navigation sur le St-Maurice depuis les Grandes Piles jusqu'à la Tuque. Savez-vous si ces travaux-là ont été faits ou si une partie de ces travaux ont été faits par le syndicat.

R. Il y avait une condition dans cette partie du contrat, le syndicat s'obligeait de faire ces travaux là, à condition que Trois-Rivières paie cent mille piastres, et il y a eu des arrangements avec la corporation des Trois-Rivières pour laisser ces ouvrages-là à côté pour le moment, jusqu'au temps où l'on peut voir s'il y avait raison à ce qu'ils fussent faits. D'abord, quant au chemin de fer de ceinture on a demandé mon opinion sur cette question là, et je leur ai dit que le chemin de fer de ceinture était parfaitement inutile pour Trois-Rivières aussi bien que pour la ligne ; que la condition de mettre des rails d'acier sur le chemin de fer des Piles était une condition qui n'était pas nécessaire. Il y avait des besoins à d'autres places, des constructions qui étaient plus importantes que cela ; il y avait besoin d'élever la voie beaucoup plus haut même qu'elle l'est à présent, pour empêcher d'être enterrée de neige en hiver, et pour la mettre hors de l'atteinte de l'eau, dans les endroits marécageux ; et cela demandait, naturellement, l'élévation des ponts à chevalets qu'il y avait-là. Tant qu'à la navigation du St-Maurice, depuis les Grandes Piles à la Tuque une distance de soixante milles, je pense, il y avait déjà eu au temps du gouvernement un bateau qui avait été mis là qui s'appelait, *La Galissonnière*, et on a trouvé que c'était parfaitement inutile. J'ai été faire l'essai de ce bateau, et je l'ai condamné absolument, après avoir examiné la rivière on a trouvé que la navigation était tout-à-fait impossible, excepté par chaland. Le fond de la rivière est mouvant ; le fond est de sable, et dans vingt-quatre heures le courant change d'un côté de la rivière à l'autre, c'est-à-dire que le sable sera dans un moment tout transporté d'un côté et vingt-quatre heures après la rivière toute du même niveau à une place, et il y aura impossibilité d'y passer. Pour mettre la rivière navigable, il faudra que le gouvernement fasse faire l'ouvrage qui a été proposé, c'est-à-dire de creuser les différents petits rapides qu'il y a pour donner un niveau uniforme à la rivière ; alors il y aura possibilité de navigation. Alors je leur ai donné mon opinion, que c'était inutile de demander cent mille piastres à la ville de Trois-Rivières pour des choses qui étaient inutiles, et obliger la compagnie de faire des travaux qui ne serviraient de rien.

Q. Alors la corporation des Trois-Rivières n'a pas payé les cent mille piastres (\$100,000.00) ?

Q. Non, monsieur, ils ont demandé depuis au syndicat, c'est-à-dire

à la compagnie du chemin de fer du Nord, et ils ont même demandé cela à la compagnie du Pacifique, par mon entremise, d'être acquittés et déchargés de cette obligation.

Q. Et par là même le syndicat se trouverait déchargé de son obligation lui aussi ?

R. Oui, monsieur.

Q. Parmi les travaux à faire à Montréal se trouverait mentionné au contrat, le prolongement de la ligne et construction des bâtisses sur le terrain Bellerive, pour un montant de cinquante mille piastres ?

R. Oui, monsieur.

Q. Savez-vous si cela a été fait ?

R. Il y a eu un consentement du gouvernement, par lequel on a transporté ce terrain Bellerive à la corporation de Montréal, pour certaines considérations qu'il y avait entr'eux. Par conséquent, le syndicat a abandonné la propriété pour donner une facilité à l'arrangement entre la corporation de Montréal et le gouvernement, et ils en ont fait un parc public.

Q. C'est comme cela que le syndicat n'a pas fait les travaux convenus sur ce terrain-là.

R. Non, monsieur, ils ont employé cet argent là en faisant l'achat d'un autre terrain.

Q. Ils ont fait les travaux que vous avez mentionnés plus haut ?

R. Oui, monsieur.

Q. L'embranchement d'Hochelaga à la propriété de la prison a-t-il été fait ?

R. Non, monsieur, l'embranchement à la propriété de la prison était une obligation de la partie Ouest ; tant qu'à l'embranchement à la propriété McDonald, cela n'a pas été rempli, parceque le Pacifique n'a jamais rempli son obligation de construire le *freight sheds* qu'il devait y construire, et je pense qu'il y a eu entente entre le Pacifique et le gouvernement pour laisser cette affaire-là en suspens.

Q. Il n'y a rien eu de fait au sujet des bateaux traversiers entre Québec et Lévis ?

R. Il y a eu des plans préparés et des modèles faits, monsieur Sénécal a dépensé beaucoup d'argent pour faire faire des recherches et avoir des opinions des différentes autorités pour voir, si cela pouvait se faire (je veux dire les opinions des ingénieurs), mais il a trouvé qu'il n'y avait pas moyen. Pour faire faire tous ces plans et tous ces modèles de bateaux, (il a tout fait cela à ses dépens), je suis en état de dire que monsieur Sénécal a dépensé au-delà de trois mille piastres pour ces fins-là.

Q. Et il n'a pu arriver à rien de pratique ?

R. Oui, monsieur, on a arrivé à quelque chose de pratique ; mais cela est resté là pour quelques raisons que je ne connais pas.

Q. On a accusé monsieur Sénécal d'avoir, dans l'intervalle, écoulé entre le contrat de vente, c'est-à-dire le quatre de mars mil huit cent quatre-vingt-deux et la livraison du chemin, le trente de juin mil huit cent

quatre-vingt-deux (1882), fait des travaux considérables pour améliorer le chemin, surtout en ballast, et augmenté le matériel roulant et les approvisionnements, pourriez-vous nous donner quelques renseignements à ce sujet ?

R. J'ai eu connaissance de ces accusations-là, mais je ne les ai pas trouvées justes. Monsieur Sénécals n'a pas arrêté les travaux qui étaient nécessaires dans le temps, et qui se seraient faits sans cela.

Q. Les travaux commencés ?

R. Oui, monsieur, et je puis affirmer qu'il n'y avait aucun désir de sa part de faire augmenter ces travaux-là durant cet espace de temps, même j'eusse dire, pas autant que cela était naturel pour l'avantage d'une transaction comme celle-là. Généralement, on trouve les hommes disposés à faire plus pour augmenter la propriété qu'il sont pour avoir plus tard, et je pense que cette accusation contre monsieur Sénécals n'était pas fondée.

Q. A propos du ballast, avez-vous eu connaissance que l'on ait mis plus de ballast qu'il n'en fallait ordinairement ?

R. Non, monsieur, il y avait déjà des contrats donnés, l'année d'au-paravant, qui se finissaient, et il n'y a rien eu d'augmenté durant ce temps-là : même il n'a pas pris l'avantage qu'il aurait pu prendre suivant mon opinion. Il aurait pu mettre deux ou trois trains pour faire finir ces contrats-là plus vite, et charger le gouvernement pour, mais il ne l'a pas fait ; je suis certain de cela.

Q. Savez-vous si le matériel roulant du chemin de fer a été augmenté durant l'intervalle du quatre de mars au trente de juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ?

R. Pas plus que les obligations le demandaient dans le temps.

Q. Pas plus qu'il n'était nécessaire pour exploiter le chemin avec avantage ?

R. Non, monsieur, et pour remplir les obligations demandées dans le temps, il y avait déjà des contrats donnés antérieurement, les contrats ont été remplis.

Q. Pour les approvisionnements, on a dit qu'il en avait entassé dans les magasins et les stations, dans l'intervalle qui s'est écoulée entre le quatre de mars et le trente de juin, mil huit cent quatre-vingt-deux (1882). Avez-vous eu connaissance de cela ?

R. Je connais absolument cela, parceque monsieur Blumhart était la personne qui s'occupait de cela. Il me l'a dit dans le temps, il était le pourvoyeur. Il m'a dit qu'il avait fait des contrats de bois dans l'hiver. Il était absolument nécessaire de faire ces contrats-là de bonne heure, en hiver, avant que la neige tombe, et par conséquent une quantité de bois est survenue dans cet intervalle de temps, ce qui a coûté une somme considérable d'argent. Mais monsieur Sénécals a pu employer une quantité de ce bois-là au profit du gouvernement. Il a entrepris la construction de chars pour le chemin de fer Intercolonial, ce qui a donné un revenu considérable au gouvernement, et ce qui a permis de dépenser une partie de ce bois qui avait été acheté dans l'hiver.

Q. Pour les autres matériaux, tels que charbon, huile, etc., vous n'avez pas remarqué qu'il y ait eu aucune augmentation sur les approvisionnements ordinaires ?

R. Non, monsieur, du tout, cela pouvait paraître à quelques-uns, des augmentations un peu dans les approvisionnements, mais c'étaient tous des contrats qui avaient été faits auparavant, et qui étaient nécessaires pour acheter à aussi bonne condition que possible.

Q. N'est-ce pas vous qui, lors de la prise de possession du chemin par les deux compagnies, avez fait le partage des approvisionnements ?

R. Oui, monsieur.

Q. Etes-vous en état de nous dire quel était à peu-près le montant de ces approvisionnements ?

R. Au meilleur de ma connaissance, je pense qu'il y avait.....

Q. Je parle au moment de la livraison ?

R. Au moment de la livraison du chemin de fer de la section Ouest, à la compagnie du Pacifique, il devait y avoir quelque chose comme quatre vingt-quatre mille piastres (84,000.00) d'approvisionnements qui leur ont été livrés à eux.

Q. A la compagnie du chemin de fer du Pacifique ?

R. Oui, monsieur, si ma mémoire me sert bien ; et c'est la même proportion qui est restée au gouvernement.

Q. C'est-à-dire aux propriétaires de la section Est du chemin ?

R. Oui, monsieur, le gouvernement de la Province a retenu ce chemin-là jusqu'à une certaine époque ; il y avait une certaine proportion d'établie, quelque chose comme cent six mille piastres (\$106,000.00). Ce surplus était occasionné par le bois et le charbon ; il pouvait peut-être y avoir un peu plus, mais au meilleur de ma connaissance c'est cela. On a divisé au *pro rata* du milage des deux sections du chemin de fer.

Q. Avec qui, avez-vous ainsi divisé ?

R. On a divisé avec le chemin de fer du Pacifique. La compagnie du chemin de fer du Pacifique s'obligeait de prendre la proportion de ces approvisionnements d'après le milage. Il n'y avait pas la même quantité de milles dans la division Ouest que dans la division Est ; par conséquent ils avaient moins d'approvisionnements.

Q. Alors, par ce partage, le gouvernement se trouvait à garder à peu près un montant de cent six mille piastres (\$106,000.00) d'approvisionnements, et la compagnie du chemin de fer du Pacifique recevait un montant de quatre-vingt-quatre mille piastres d'approvisionnements ?

R. Oui, monsieur, c'est approximatif, autant que je puis me rappeler dans le moment.

Q. Et subséquemment le gouvernement a livré la section Est à la compagnie du chemin de fer du Nord avec ses approvisionnements, que vous évaluez à environ cent six mille piastres (\$106,000.00).

R. Oui, monsieur, mais ce montant était diminué dans l'intervalle entre la livraison de la section Ouest du chemin de fer à la compagnie

du Pacifique, et le temps où la section Est du chemin de fer a été livrée à la compagnie du chemin de fer du Nord.

Q. Alors quel pouvait être le montant des approvisionnements, qui ont été livrés à la Compagnie du chemin de fer du Nord, ou au syndicat-Sénécal ?

R. Je suppose qu'il y avait entre soixante et dix mille piastres (\$70,000.00) à soixante et douze mille piastres (\$72,000.00).

Q. Il s'est donc trouvé avoir moins que la compagnie du chemin de fer du Pacifique ?

R. Pendant le temps écoulé depuis la livraison à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, il était passé une foule de ces approvisionnements-là, dans la construction des chars, qui avaient été entrepris pour l'Intercolonial ; car la différence entre les deux sommes que j'ai données plus-haut, consistait surtout en bois qui a été dépensé avant la livraison de la section Est du chemin de fer au syndicat-Sénécal.

Q. A-t-il été fait, par vous, un inventaire de ces approvisionnements-là, lorsque vous avez fait le partage des approvisionnements ?

R. Oui, monsieur.

Q. Où pourrions-nous avoir cet inventaire-là ?

R. Tous les livres qui appartenaient au chemin de fer du Nord, dans ce temps-là, ont été renvoyés au gouvernement.

Q. Est-ce dans ces livres-là,

R. Oui, monsieur.

Q. Vous dites qu'il y a dans les livres, qui ont été remis au département des chemins de fer, un état de ces approvisionnements-là ?

R. Oui, monsieur, de tous les inventaires qui ont été faits dans ce temps-là.

Q. Ces inventaires ont été préparés par vous ?

R. Oui, monsieur.

Q. Savez-vous, si lors des pourpals de vente entre le gouvernement et les différents soumissionnaires, qui voulaient acheter le chemin de fer, il a été fait des démarches par l'honorable monsieur Chapleau pour vendre le chemin de fer à la compagnie du Pacifique ou au gouvernement fédéral, je veux dire, tout le chemin de fer du Nord, depuis Québec jusqu'à Ottawa ?

R. J'ai entendu parler de ces choses-là, dans ce moment-là, mais ce n'est pas à ma connaissance personnelle.

Q. Vous n'en savez rien ?

R. Non, monsieur.

Q. Savez-vous si le syndicat du chemin de fer du Pacifique avait alors quelque désir d'acheter tout le chemin depuis Ottawa jusqu'à Québec ?

R. Je ne pense pas, il y avait des spéculateurs, qui n'étaient pas connectés du tout avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique, qui faisaient toutes sortes d'offres, mais qui n'avaient pas d'autorisation pour cela.

Q. Qui n'avaient aucune autorisation de la part du syndicat du Pacifique ?

R. Non, monsieur.

Q. Connaissez-vous quelques faits qui soient de nature à établir que le syndicat du chemin de fer du Pacifique ne voulait pas venir à Québec ?

R. D'après les conversations, que j'ai eues avec les autorités du syndicat du chemin de fer du Pacifique, leur intention a toujours été d'avoir leur port de mer, pour qu'ils pussent avoir leur terminus en hiver, avec autant de facilités que possible, et ce n'était pas à Québec. Leur destination était toujours dans les environs de Portland ou plus bas ; et la destination de Montréal pour l'hiver pour approcher de New-York ou Boston dans les temps où il serait impossible par la rigueur des temps, durant l'hiver, d'aller à leur port de mer. Cela était absolument nécessaire dans leur but.

Q. A leur point de vue ?

R. Oui, monsieur, j'ai toujours compris qu'ils n'avaient aucune intention de venir à Québec, et je pense que c'est parcequ'ils ont été forcés de venir ici par l'entremise du gouvernement fédéral et par les sollicitations des membres, qu'ils y sont venus. Ces faits prouvent qu'ils n'avaient pas l'intention de venir à Québec. Ils avaient toujours espéré de bâtir un pont comme il s'en fait un aujourd'hui pour traverser le St-Laurent, indépendant de toute compagnie, et de ne pas venir à Québec, mais de bâtir ce pont pour la raison que j'ai donné plus haut, c'est-à-dire pour être le plus près possible d'un port de mer pour délivrer le fret pour l'Europe, où le recevoir de l'Europe de la manière la plus avantageuse possible, quand l'occasion le demanderait. Je considère que c'est un malheur pour Québec que le chemin de fer du Nord soit passé entièrement sous le contrôle de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, parcequ'alors il devient simplement un embranchement de cette grande ligne du Pacifique alimenté seulement par le trafic local.

Je crois qu'il eut été beaucoup plus avantageux pour Québec d'accepter le projet, par lequel le chemin serait devenu une ligne neutre et indépendante, sur laquelle les compagnies du Pacifique et du Grand-Tronc s'obligeaient de faire passer autant de trafic que possible. En vertu de ce projet, chacune de ces deux compagnies aurait été obligée de payer dans les frais d'exploitation une proportion d'autant plus considérable que sa part de trafic fournie à cette ligne aurait été plus petite. Dans ce cas là, Québec aurait gardé tous les bureaux et les ateliers pour continuer l'entretien de tout le matériel roulant de toute la ligne, entièrement ; et on aurait été obligé d'améliorer la ligne considérablement pour faire un trafic aussi considérable.

Q. Savez-vous que la compagnie du chemin de fer du Pacifique a offert pour tout le chemin huit millions sept cent cinquante mille piastres (\$8,750,000.00), dont sept cent cinquante mille piastres [\$750,000.00] devaient être dépensées en travaux sur le chemin et les huit

millions de piastres [\$8,000.000.00] restant, devaient être payés en cinquante ans avec intérêt de quatre pour cent ?

R. Non, monsieur.

Q. Croyez-vous que, si le Pacifique avait acheté tout le chemin à venir jusqu'à Québec, qu'il aurait pensé à construire un pont à Lachine, et à chercher la voie la plus courte à un port de mer Américaine.

R. Dans mon opinion, cela n'aurait pas changé leurs projets du tout.

Q. Et ils auraient alors exploité ce chemin-ci comme une ligne locale ?

R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous quelque idée des profits, qui ont pu être réalisés par monsieur Sénécal sur la vente du chemin de fer ?

R. Non, monsieur.

Q. Monsieur Sénécal a prétendu qu'il avait déboursé une somme de soixante et quinze mille piastres [\$75,000.00] comme dépenses préliminaires, pour en venir à acheter le chemin de fer, avez-vous quelque idée de ce qui composait ces dépenses ?

R. Non, monsieur.

Q. Avez-vous pris connaissance des diverses conditions des règlements intervenus entre la cité de Québec, le syndicat-Sénécal et le gouvernement après la vente ?

R. Non, monsieur, je ne suis pas entré dans ces choses-là.

Q. Vous connaissez bien le terrain du Palais, terrain qui appartient maintenant à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, et l'autre terrain que l'on appelle le Parc à bois ?

R. Oui, monsieur.

Q. Considérez-vous que pour la corporation, le parc à bois a autant de valeur au pied que l'autre terrain ?

R. Le terrain de la corporation qu'ils ont à présent.

Q. Oui, monsieur, considérez-vous que cela a autant de valeur par pied que le terrain que la compagnie du Pacifique occupe ?

R. Je suppose que oui, toute la différence qu'il y a, c'est que c'est à proximité de son terrain.

Q. Mais pour la Corporation, c'est aussi bon d'avoir ce terrain-là que l'autre ?

R. Oui, monsieur, c'est aussi bon ; la différence qu'il y a, c'est que ce terrain n'est pas à proximité du chemin autant,

Q. Avez-vous eu connaissance, pendant l'administration de monsieur Sénécal, comme surintendant, de certains contrats intervenus avec des commerçants pour le transport du foin ?

R. Je n'avais pas connaissance de ces choses-là personnellement.— Je savais qu'il y avait ce trafic de foin, mais je ne connais pas ces choses-là.

Q. Vous n'en avez pas eu connaissance ?

R. Non, monsieur.

Q. On a prétendu que monsieur Sénécal avait, pendant son admi-

nistration, diminué ou dissimulé plutôt les revenus du chemin de fer, afin de payer moins cher plus tard, quand il voudrait l'acheter, avez-vous aucun fait qui serait de nature à établir cette accusation-là ?

R. Non, monsieur, et je ne voudrais pas le croire d'aucune personne, excepté que je visse moi-même des faits qui ne seraient pas douteux. Monsieur Sénécals n'est pas un fou, et il faudrait qu'un homme serait hors de son bon sens, pour faire une chose comme cela, en présence de tout un set de *Book-Keepers*, ce n'était pas dans ses mains seules, c'était une chose qui était contrôlée par une foule d'employés.

Q. Quelles sont vos arrangements à l'heure qu'il est, relativement aux recettes du chemin de fer ? Par qui est-ce touché et où est-ce déposé ?

R. Tous les argents sont payés aux divers agents comme suit : d'abord, il y a une forme dans laquelle ils entrent pourquoi ces argents sont reçus, soit pour envoyer le frêt ou le recevoir, pour le fret envoyé ou pour le frêt reçu, pour le *cash* des passagers, pour loyer ou pour quelque chose comme cela. Cette forme-là accompagne le *cash*, et elle est envoyée au *cashier*. C'est un homme, qui est simplement *cashier*, il n'a pas d'autre chose à faire, qu'à recevoir le *cash* de toute la ligne du chemin de fer, et le déposer à la Banque, et il envoie ses comptes au Trésorier. Le trésorier, demande une feuille de l'auditeur. Je dois vous dire qu'il y a un livre avec trois divisions, qui sont toutes pareilles. Le *cashier* envoie une copie; c'est-à-dire un triplicata au trésorier, et il en envoie un autre à l'auditeur.

Q. Et l'autre reste-là ?

R. Oui, monsieur, l'autre reste dans son bureau. Il y a un auditeur voyageur qui examine ces livres une fois par mois généralement, et il voit à ce que tous ces trois différents rapports s'accordent, et que les argents puissent balancer ces états de compte.

Q. Comme surintendant du chemin vous ne touchez pas les recettes ?

R. Jamais.

Q. Vous ne touchez rien des recettes ?

R. Jamais.

Q. En était-il de même du temps de monsieur Sénécals ?

R. Oui, monsieur, c'était justement le même système sous l'administration de monsieur Sénécals ; même c'était plus sévère sous l'administration Sénécals, parcequ'il y avait une copie extra qui était envoyée au gouvernement, et un rapport qui était envoyé au gouvernement aussi.

Q. Comment étaient payées les dépenses ?

R. D'abord, les salaires sont payés par un *pay roll*, une liste de paie qui se fait dans chaque département ; c'est-à-dire que le premier commis, sous les ordres du surintendant, ou du sous-surintendant, ou du contre-maître dans chaque département fait faire une feuille de paie, *pay roll* pour ses hommes, et, elles sont toutes envoyées à l'auditeur. L'auditeur en prend connaissance, en prend une copie et en fait son audit, examine si tout est correct, et elles sont renvoyées au surintendant général, et dans le temps que monsieur Sénécals était surintendant général, il y avait un comptable, à part de cela, qui faisait un autre

examen au *pay roll*, et après avoir examiné les deux feuilles, elles sont signées par le surintendant général, et elles sont portées au trésorier, et le trésorier en prend un double, c'est-à-dire qu'il entre cela dans ses livres, avec la date, pour tous les différents départements, et il donne un chèque signé par lui-même, et le président du chemin, ou le gérant, et ce chèque est tiré par le paie-maître qui distribue l'argent après cela.

Tous les effets qui sont achetés, sont envoyés au département du *Store* ; si ce sont des effets pour la ligne qui doivent être distribués immédiatement, comme le bois et le charbon, ils sont reçus par le département du *Store* et délivrés par le département mécanicien, sur la voie, et un certificat est signé par le chef de ces départements que ces effets ont été reçus. Ce certificat-là est retourné à l'office de l'auditeur, qui en fait un *voucher* ; le *voucher* est envoyé au département du *store* qui certifie de nouveau que ces effets sont entrés dans ses livres. Ce reçu est envoyé au *cashier* et le *cashier* demande au trésorier un chèque pour payer ces effets.

Q. Et ils sont payés ?

R. Oui, monsieur, ils sont payés de cette manière-là, exceptées les sommes qui sont de peu d'importance, pour des petites dépenses. Il y a des fois que sans *voucher* on retire une petite somme d'argent, un cent piastres, un deux cent piastres pour payer les dépenses courantes dans la journée, quelque chose comme cela, mais il faut montrer en ce cas là un reçu de chaque personne, et un *voucher* est envoyé au trésorier pour payer ces dépenses courantes.

Q. Qui est-ce qui paye ces dépenses courantes ?

R. C'est le *cashier* généralement.

Q. Alors il a de l'argent en main le *cashier*.

R. Il retient un petit montant d'argent.

Q. Pour payer les dépenses courantes ?

R. Oui, monsieur, pour payer les dépenses courantes.

Q. Sous l'administration de monsieur Sénécal était-ce la même organisation.

R. Oui, monsieur.

Q. Qui est-ce qui était le trésorier de l'administration ?

R. C'était monsieur Cuvillion.

Q. Et sous l'administration de monsieur Sénécal, les dépenses courantes étaient ainsi payées par le trésorier, monsieur Cuvillion.

R. Oui, monsieur, par monsieur Cuvillion, pour les dépenses courantes. Dans le temps que monsieur Sénécal administrait le chemin de fer pour le gouvernement, il fallait qu'il y eût une autorisation du gouvernement pour pouvoir retirer un montant considérable.

Q. Croyez-vous qu'il fut possible avec les arrangements d'organisation qui existaient, que monsieur Sénécal détournât une partie des recettes du chemin, pour l'employer à ses propres affaires ou à d'autres fins ?

R. Non, monsieur, c'était impossible, parceque cela se serait connu ; même c'était absolument impossible, parceque les recettes étaient envoyées en banque.

Q. Considérez-vous que le chemin de fer du Nord a été vendu un bon prix ?

R. Oui, monsieur, je pense qu'il a été vendu à sa valeur pour une compagnie ; aucune compagnie qui l'aurait payé plus cher aurait eu tort, je pense.

Q. Croyez-vous que le gouvernement eut pu obtenir plus de concurrence parmi les acheteurs, en demandant des soumissions publiquement, par la voie des journaux.

R. Non, monsieur, je ne pense pas, je pense que le gouvernement aurait fait des dépenses parfaitement inutiles en demandant des soumissions, il y aurait eu, comme il y en a eu auparavant, des hommes pour faire des spéculations qui auraient fait toutes sortes d'offres, mais le gouvernement aurait été simplement embarrassé par ces gens là. Cela aurait créé au gouvernement toutes sortes d'embarras, et cela aurait peut-être déprécié la valeur du chemin pour plus tard, s'il eut annoncé dans les journaux la vente du chemin ; cela aurait eu l'air que le chemin était simplement un éléphant sur les bras du gouvernement, et qu'il n'était bon à rien. Cela aurait déprécié la valeur du chemin, dans mon opinion.

Q. Était-il d'ailleurs bien connu dans le public que le gouvernement voulait le vendre ?

R. Oui, monsieur.

Q. Parcequ'il considérerait qu'il n'exploiterait pas le chemin avec autant d'avantages que pourrait le faire une compagnie privée ?

R. Oui, monsieur, justement ; et je n'ai pas eu connaissance d'avoir vu dans aucuns journaux aucun chemin de fer annoncé en vente, où que l'on ait demandé des soumissions au public.

Q. Ce n'est pas comme cela que cela se fait ?

R. Non, monsieur, ce n'est pas comme cela que cela se fait, dans aucune partie du monde, et je suis certain qu'en demandant des soumissions pour la vente d'une propriété aussi considérable, cela aurait eu pour effet d'amener une réduction immédiatement dans sa valeur.

Q. Savez-vous si monsieur Séuécal avait quelq'intérêt dans la construction des embranchements de Joliette et Berthier ?

R. Non, monsieur, je n'ai pas eu connaissance de ces choses-là.

Q. Vous ne savez pas non plus s'il était porteur de bons, et pour quel montant, dans les lignes de St-Lin et de St-Eustache ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous ne connaissez rien de cela ?

R. Non, monsieur.

Q. Croyez-vous que le gouvernement eut obtenu un prix plus élevé pour son chemin de fer en attendant quelques années pour le vendre ?

R. La différence, que le gouvernement aurait pu obtenir en attendant, aurait été de dépenser d'avantage en l'administrant jusqu'au temps de la vente, il aurait dépensé peut-être la moitié de la valeur du chemin en l'administrant lui-même, pour attendre de le vendre, et puis, le grand danger qu'il y a pour un chemin de fer, c'est que vous

le vendez peut-être parfois à des gens qui ne peuvent pas remplir leurs obligations. Si vous êtes obligé de le vendre, vous ne pouvez pas toujours prendre un syndicat d'hommes qui soit capable de payer les dommages qu'il pourrait faire à un chemin de fer en l'exploitant. pendant quelques années, Des hommes qui peuvent acheter avec de bonnes sûretés, c'est une autre affaire, mais s'ils peuvent donner une couple de cent mille piastres au moment de l'achat, ensuite administrer le chemin de fer pendant quelque temps, endommager les ponts et la voie et plus tard remettre le chemin, qui peut être détérioré pour plusieurs cent mille piastres. C'est ruineux, et le gouvernement se serait trouvé avec son chemin de fer sur les bras. Tant qu'à vendre le chemin, du tout, je pense que le gouvernement a fait le mieux qu'il était possible de faire dans le temps, voilà ce que je pense.

Q. On a prétendu que plusieurs des députés qui ont voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, avaient été achetés, ou qu'on leur avait accordé des faveurs, connaissez-vous quelques faits au sujet de cette accusation-là ?

R. Je ne connais rien du tout.

Q. Vous avez dit, il y a un instant, en passant, que le chemin de ceinture des Trois-Rivières était inutile, considérez-vous que ce fût une faute de le bâtir ?

R. Oui, monsieur, c'est une faute impardonnable, la plus grande faute que je connaisse dans ce pays-ci. Je n'ai jamais eu connaissance d'aucune chose qui était plus inutile que cela, et au détriment complet même de la ville de Trois-Rivières et du gouvernement, parcequ'il est impossible de comprendre le but de cette construction-là.

Q. Savez-vous que le gouvernement était obligé, en considération de la souscription de la ville des Trois-Rivières, de construire un embranchement allant de la ligne principale du chemin de fer au quai des Trois-Rivières, sur le fleuve St-Laurent ?

R. Oui, monsieur, j'ai eu connaissance de cela.

Q. Ne croyez-vous pas qu'au lieu de construire cet embranchement, à voie double, pour les besoins du trafic, il était peut-être aussi bon et pas beaucoup plus dispendieux de construire deux lignes, l'une à l'Ouest de la ville, et l'autre à l'Est, se rejoignant sur les quais de la ville des Trois-Rivières ?

R. Je considère que la voie double pour l'intérêt des Trois-Rivières sur une seule ligne était meilleure, et c'était nécessaire dans l'intérêt des Trois-Rivières, pour l'exploitation de la voie des Piles. Tant qu'à la ligne de ceinture c'était moins que nécessaire, ce n'était pas praticable pour l'avantage des Trois-Rivières, et pour l'avantage du chemin de fer. Si cela avait été ordonné par quelqu'un de pratique, il aurait vu qu'il metait en danger la voie principale, et même augmentait les dépenses considérablement pour en venir à rien. Il faut toujours se garder, avec le plus grand soin possible de ne pas couper la voie principale, de ne pas faire de *switch* là où les trains réguliers marchent, sans des besoins extraordinaires, et

dans ce cas-ci ils ont coupé la ligne à deux places, et ils l'ont coupé à l'est dans une courbe, ce qui est encore plus dangereux. Mettre deux *switches* sur la ligne principale, c'est excessivement dangereux, même sous les meilleurs soins possibles, durant la nuit et durant le jour, parceque ces deux *switches* sont éloignées de la station, hormis d'y mettre des gardiens, ce qui coûterait au moins quatre mille piastres par année, avec les dépenses, en outre de l'entretien de ces *switches-là*, sans compter le danger, les accidents qui peuvent arriver, soit en passant vite sur les *switches*, soit d'autres manières. Si vous passez sur une *switch* et que cela fasse dérailler un train, il n'y a pas seulement que les dommages que vous pouvez faire au matériel roulant, mais il peut y avoir des pertes de vies. A présent, cela allonge la distance de beaucoup. Le parcours qui se trouve allongé coûte par mille, pour toutes les locomotives qui marchent sur la ligne, on peut estimer ces dépenses de locomotive à dix-sept-cents du mille à peu près, que ce soit dans une place ou dans l'autre.

Q A dix-sept-cents (17) par mille ?

R. Oui, monsieur, dix-sept cent (17) par mille, je calcule les dépenses de la locomotive à dix-sept cents (17) du mille ; si vous allez cent milles, cela vous fait (\$17) dix-sept piastres, alors chaque augmentation de *marchago*, que vous donnez à votre locomotive, est une augmentation proportionnelle de dépenses. Si vous avez tant de chars, vous ajoutez tant de cents par chars, par mille. Et puis, il faut arranger le chemin, l'entretenir, plus vous mettez votre chemin long, plus cela vous coûte, C'est donc une dépense inutile que le *loop line*, parceque en hiver vous ne vous servez pas d'un chemin comme cela. Comme il est à présent et comme il a toujours été depuis qu'il est construit, on n'est pas capable de l'utiliser en hiver, parce qu'il est trop dispendieux. Il faut pelleter la neige, et puis courir le risque des accidents, etc., au lieu que si on avait mis une ligne droite à deux voies, le trafic des Trois-Rivières aurait pu être augmenté, parceque l'on eût fait travailler cette ligne-là l'hiver et l'été, et il n'y aurait jamais eu de dépenses extraordinaires pour cette ligne-là, tandisque l'idée de vouloir passer un chemin de ceinture dans la ville même des Trois-Rivières est impraticable. Il est impraticable de passer nos trains à passagers par-là, parceque il n'y a pas de passagers qui voudraient se faire retenir pendant trois quarts-d'heure ou une demie-heure pour le plaisir de passer dans la ville des Trois-Rivières.

Q. Mais c'est surtout impraticable à cause de l'entretien du chemin pendant l'hiver ?

R. Oui, monsieur, dans mon opinion, c'est impraticable à cause de l'entretien pendant l'hiver ; et pendant l'été il n'y a pas de raison pour faire ce chemin ; c'est tout-à-fait impraticable.

Q. Si je vous comprends bien, c'est surtout à cause des frais d'entretien plutôt que des frais de construction que vous le considérez inutile ?

R. Les frais de construction étaient parfaitement inutiles, il a fallu acheter tous ces terrains-là et y mettre du matériel roulant.

Q. Les terrains ont été donnés par la corporation ?

R. Non, monsieur, la corporation même nous charge des taxes sur ces terrains-là, et des taxes extraordinaires. Il a toujours été question avec moi, depuis que j'ai pris le chemin, d'ôter les rails et de donner le terrain aux gens pour rien, s'ils en veulent, et ôter la voie complètement, et de construire une seule voie, comme c'était en premier lieu projeté.

Q. Il est question, dites-vous maintenant, de faire une simple ligne à voie double au lieu de ce chemin à voie simple ?

R. Oui, monsieur, on peut enlever une quantité de rails et sauver un montant de taxes considérables. On est taxé sur tous ces terrains-là, et on peut faire une voie pratique, tandis que la voie qui existe maintenant n'est pas pratique.

Q. Vous ne vous en servez à l'heure qu'il est que l'été ?

R. Oui, monsieur, rien que l'été, et encore on désirerait ne pas s'en servir du tout, parce que l'entretien vaut plus que la valeur ; on ne se sert que d'un bout.

Q. De la partie Ouest ?

R. De la partie Est.

Q. Et la partie Ouest ?

R. La partie Ouest ? on laisse des chars dessus, on s'en sert comme cela.

Q. Pouvez-vous nous dire quelque chose, sur l'utilité des *nut-locks* ?

Dans le temps qu'ils ont été préparés et achetés, il y avait un enthousiasme dans le public et parmi les hommes de chemin de fer, de vouloir empêcher de *détarrauder* la noix du boulon qui se trouve au bout de la rail, parce qu'il y avait eu, sur plusieurs chemins de fer, des accidents qui étaient causés par le reculement des boulons et de la noix qui se dévissaient. Alors, tout le monde criait qu'il devrait y avoir quelque chose pour empêcher cela, et dans toutes les parties du monde, presque tous les inventeurs essayaient de trouver quelque chose, et c'est dans ce temps-là que l'on a acheté des *nut-locks* pour le chemin de fer.

Q. Du docteur McKay ?

R. Je ne sais pas la chose, j'ai entendu dire que c'était du docteur McKay après.

Q. Il en a été essayé sur un certain parcours, sur quelques milles ?

R. Oui, monsieur.

Q. Savez-vous s'ils ont rempli le but ?

R. Oui, monsieur, cela l'a rempli aussi bien que la majorité de ces inventions-là ; il n'y a pas de *nut-locks* qui fient grand chose. Je considère que celles-là étaient aussi bonnes que le reste, et meilleures mêmes que plusieurs des qualités de *nut-locks* qui se présentaient dans ce temps-là.

Q. Est-ce que vous l'employez encore ?

R. Non, monsieur, on ne l'emploie plus.

Q. Il n'y en a plus nulle part sur cette ligne-ci ?

R. Non, monsieur, il n'y en a plus nulle part sur cette ligne-ci ; on

a simplement agrandi la forme de la noix ; à présent on met une plus forte noix.

Q. Et elle se dévisse moins ?

R. Oui, monsieur, elle se dévisse moins. Il s'emploie bien des *nut-locks* sur divers chemins de fer, de ces *nut-locks*-là, même aux Etats-Unis il s'en emploie.

Q. Ce n'est pas absolument indispensable ? vous pouvez vous en passer ?

R. Oui, monsieur, il est possible de s'en passer, et on s'en est passé.

Q. Avez-vous une idée de la valeur que pouvaient avoir ces *nut-locks*-là ?

R. Non, monsieur, je ne pourrais pas vous dire.

Q. Ils ont été vendus au gouvernement à raison de cinquante piastres par mille, pour les fournir et les poser, considérez-vous que c'était trop cher ?

R. Non, monsieur, je ne pense pas, tant qu'à les manufacturer, payer pour la patente, et les poser, l'ouvrage étant bien fait, je ne considère pas que c'était trop cher.

Q. Connaissez-vous autre chose en relation avec les matières, dont nous sommes chargés de nous enquérir ?

R. Non, monsieur, je pense que vous m'avez demandé à peu près tout ce que je sais.

Et le témoin ne dit rien de plus.

LE DEUXIÈME JOUR DE MARS 1886

PRÉSENT :—L'HONORABLE A. B. ROURHIER,
Commissaire Royal

DEPOSITION de ELIE ST-HILAIRE, *député à l'Assemblée Législative, pour le comté de Chicoutimi, dans le District de Saguenay, âgé de plus de 21 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes député de l'assemblée législative ?

R. Je suis député à l'assemblée législative depuis l'élection dernière, depuis l'élection générale dernière.

Q. Depuis mil huit cent quatre-vingt-un ?

R. Oui, monsieur, depuis mil huit cent quatre-vingt-un,

Q. Vous étiez en chambre, lors de la vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ?

R. J'étais en chambre.

Q. Vous avez voté en faveur de cette vente ?

R. J'ai voté en faveur de la vente,

Q. On a dit que plusieurs des députés qui ont voté en faveur de la vente du chemin de fer, l'avaient fait en considération de sommes d'argent, souscriptions électorales, ou autres faveurs, connaissez-vous quelque chose qui soit de nature à justifier cette accusation ?

R. Je n'ai jamais rien reçu, ni rien demandé, dans le but de favoriser mon élection, et mon vote n'a été motivé que par l'intérêt public.

Q. Vous ne connaissez aucun député qui ait reçu quelque chose ?

R. Je ne connais personne qui en ait reçu, aucun député qui ait voté pour des considérations d'argent.

Q. Vous n'en connaissez pas au Coinseil Législatif ?

R. Encore bien moins là, où je ne siège pas.

Et le témoin ne dit rien de plus.

LE DIXIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de JEAN DOCILE BROUSSEAU, *de Québec*
M. P. P., dans le District de Québec, âgé de 60 ans, lequel étant dûment
assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. Vous êtes député de l'assemblée législative de Québec ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien d'années ?

R. Depuis mil huit cent quatre-vingt-un (1881), depuis les dernières élections.

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Non, Monsieur. j'ai voté contre la vente du chemin de fer du Nord.

Q. Contre la vente de la section Ouest aussi ?

R. J'ai voté contre les deux sections.

Q. On a dit dans le public que plusieurs députés avaient voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, en considération d'avantages pécuniaires, souscriptions électorales ou autres faveurs, connaissez-vous quelque chose qui soit de nature à justifier cette accusation ?

R. Je ne connais rien du tout là-dessus.

Q. Vous ne connaissez aucun député qui ait été influencé de cette manière-là ?

R. Non, monsieur, je ne connais rien là-dessus, on a bien jeté cette accusation-là en chambre, mais je n'en connais rien.

Q. Vous ne connaissez personnellement aucun fait de cette nature ?

R. Je ne connais personnellement aucun fait quelconque, ni personne n'est venu me parler de faits qui se soient passés ; je l'ai bien entendu dire à la chambre par des députés, mais je ne connais personnellement aucun fait, qui soit de nature à appuyer cette accusation.

Q. Avez-vous fait une étude particulière du règlement de la corporation de la cité de Québec, avec le gouvernement, après la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Non, monsieur, j'étais dans le conseil quand le règlement avec la corporation s'est fait, j'étais bien sous l'impression alors que ce règlement était désavantageux à la corporation, mais c'est monsieur Langelier, comme maire, qui a négocié la chose. Je n'ai pas présent à la mémoire, tous les détails de la transaction, et je ne suis pas en état de démontrer aujourd'hui, qu'elle était désavantageuse à la corporation.

Q. Connaissez-vous quelque chose de l'administration du chemin de fer du Nord, par monsieur Sénécal, comme surintendant ?

R. Non, monsieur, je ne connais rien du tout.

Q. Avez-vous reçu dans les élections de mil huit cent quatre-vingt-un (1881) quelque argent de monsieur Sénécal, pour vous aider à faire votre élection ?

R. Non, monsieur, jamais, et je n'ai eu aucune communication avec aucun des membres du comité d'élection au sujet d'argent. Je ne connais pas qu'il en existait même.

Q. N'en auriez-vous pas reçu par l'entremise de monsieur R. P. Vallée ?

R. Non, monsieur, j'ai payé moi-même de mon argent ce qui était nécessaire pour les frais de voyages et les dépenses que faisait Mr. Vallée.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé) NARCISSE MALÉNFANT
Sténographe.

Folio 531.

ETAT MENSUEL

Québec, 22 avril 1886.

Q. M. O. & O. R

CHS. T. COTÉ
Fabriquant d'instruments agricoles
Bureau, 191, rue St-Paul.

| | | | |
|--------------|-----------------|--------|--------|
| 1881—April 4 | To goods..... | 72.00 | |
| July 21 | " | 15.00 | |
| " 22 | " | 69.00 | |
| Aug. 6 | " | 21.00 | |
| " 10 | " | 19.50 | |
| " 16 | " | 39.25 | |
| " 23 | " | 39.25 | |
| 1882—Feb. 15 | " | 54.00 | |
| Mch. 6 | " | 72.00 | |
| " 16 | " | 72.00 | |
| Dec. 22 | " | 144.00 | 617.00 |
| 1881—Aug. 5 | By cash | 84.00 | |
| " 15 | goods Ret | 72.00 | |
| " 26 | cost | 91.50 | |
| " 26 | " | 21.00 | |
| 1882—Mch. 8 | " | 54.00 | |
| " 8 | " | 144.00 | |
| 1883—Jan. 8 | " | 150.50 | 617.00 |

LE TREZIEME JOUR D'AVRIL 1886

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal

DEPOSITION de CHARLES TOUSSAINT COTE, *de St Roch de Québec, fabricant d'instruments oratoires, âgé de 46 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous demeurez à Québec ?

R. Oui monsieur.

Q. Quel est votre état ?

R. Fabricant d'instruments oratoires.

Q. Avez-vous jamais fait avec le gouvernement de la Province de Québec un contract pour la confection de *Dump cars* et *trucks* ?

R. J'ai reçu une commande de M. Blumhart pour livrer une certaine quantité de brouettes à la main, des petites brouettes, et deux mois après, je ne peux pas préciser la date absolument, si je n'avais pas été si pressé ce matin, j'aurais pu prendre la date qui est dans mes livres. J'ai reçu une commande pour des *trucks* pour les stations, pour une douzaine.

Q. Une douzaine de *trucks* ?

R. Oui, monsieur, j'ai eu quatre ou cinq commandes comme cela.

Q. Du même genre ?

R. Du même genre, en différents temps.

Q. Toujours des *trucks* ?

R. Des *trucks* et des brouettes, la somme totale de toutes ces commandes n'a jamais dépassé mille piastres.

Q. En tout ?

R. Oui monsieur.

Q. Pour toutes ces commandes réunies ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous rappelez-vous à peu près dans quel temps c'était ? Était-ce avant la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, monsieur, c'est avant la vente du chemin de fer du Nord, cela a dû être une douzaine de mois avant la vente, dans le courant de l'année mil huit cent quatre-vingt deux (1882). C'est avant la vente du chemin de fer, dans tous les cas.

Q. C'est monsieur Sénécal qui était alors surintendant du chemin de fer ?

R. Oui, monsieur, monsieur Blumhart passait un jour devant la porte de mon magasin, il vit des brouettes, il entra, et il me demanda des brouettes, et il me donna une commande, et après cela j'ai reçu des commandes en différents temps, mais la somme de toutes ces commandes réunies n'a jamais dépassé mille piastres (\$1000.00).

Q. Avez-vous livré les brouettes et les *trucks* ?

R. Oui, monsieur, je les ai livrés à la mesure.

Q. A mesure qu'on vous les demandait ?

R. Oui, monsieur, à la mesure qu'on me les demandait.

Q. Vous avez été payé ?

R. Oui, monsieur.

Q. Les avez-vous vendues le juste prix ?

R. Le prix que l'on vendait à tout le monde, je pourrai vous donner un état de compte, si c'est nécessaire, l'entrée est faite correctement dans mes livres, je vous donnerai un état de compte correct, de ce que j'ai vendu et des prix qui m'ont été payés.

Q. Vous n'avez reçu rien autre chose ?

R. Je n'ai reçu rien autre chose.

Q. Avez-vous fait aucun autre contrat ?

R. Seulement pour l'embranchement.

Q. Avez-vous fait aucun autre contrat avec le gouvernement ?

R. Non, monsieur.

Q. Pour ces choses là ; pour les *dump cars* et les *trucks* ?

R. Non, monsieur, je n'ai pas eu d'autre contrat que cela.

Q. Ni avec le gouvernement, ni avec monsieur Sénécal pour les *dump cars* ?

R. Pour les *dump cars*, c'est tout ce qu'il y avait.

Q. Avez-vous jamais reçu une somme de vingt mille piastres (\$20.000.00) du gouvernement, par l'administration du chemin de fer du Nord ?

R. Je n'ai jamais reçu rien autre chose que ce qui m'était dû légitimement pour les commandes des brouettes et *dump cars*.

Q. Avez-vous jamais dit à monsieur L. A. Roberge contracteur, que vous aviez reçu du gouvernement ou de l'administration du chemin de fer Québec, Montréal Ottawa et Occidental, une somme de vingt mille piastres (\$20.000.00) ou aucune somme pour des objets que vous n'auriez pas livrés ?

R. Jamais.

Q. Vous n'avez jamais reçu du gouvernement aucune somme pour des objets que vous auriez vendus et que vous n'auriez pas livrés.

R. Jamais.

Et le témoin ne dit rien de plus

Je soussigné sténographe assermenté, certifie que tout ce qui précède est, une copie et reproduction fidèle de mes notes sténographiques

(Signé)

NARCISSE MALENFANT.

Sténographe.

LE TREIZIÈME jour d'Avril 1886

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal

DEPOSITION de LOUIS NAPOLEON ASSELIN, *de Rimouski, avocat, et M. P. P. dans le Distrit de Québec, âgé de 35 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes député à l'assemblée Législative de Québec ?

R. Je suis député à l'assemblée Législative de Québec.

Q. Pour le comté de Rimouski ?

R. Pour le comté de Rimouski.

Q. Depuis combien de temps ?

R. Depuis les élections générales dernières.

Q. De mil huit cent quatre-vingt-un (1881) ?

R. De mil huit cent quatre-vingt-un (1881).

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. J'ai voté en faveur de la vente du chemin de fer.

Q. Avez-vous fait des discours au soutien de votre vote ?

R. Non, monsieur, je n'ai pas parlé, je me suis contenté d'étudier la question, et c'est tout.

Q. Il a été dit que plusieurs des députés, qui ont voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, l'avaient fait en considération d'avantages pécuniaires, souscriptions électorales ou autres faveurs, connaissez-vous quelque député à qui on puisse faire ce reproche ?

R. Je ne connais aucun député à qui semblable reproche puisse être fait.

Q. En ce qui vous concerne personnellement, pouvez-vous nous dire que cette accusation-là est fausse ?

R. C'est certainement une accusation complètement fausse, en autant que l'accusation pourrait être portée par quelqu'un contre moi.

Q. Quand vous vous êtes présenté en mil huit cent quatre-vingt-un (1881), saviez-vous de quelque manière, que M. Sénécal devait, plus tard essayer d'acheter le chemin de fer du Nord ?

R. Je ne connaissais pas cela du tout, et même cette question n'a pas été soulevée lors de mon élection. Nous avons peut-être parlé de la vente du chemin de fer, mais ce n'est pas une des questions sur laquelle l'élection se soit faite, ce n'est pas une des questions principales sur laquelle l'élection se soit faite ; mon adversaire n'en a pas parlé autant que je puis me rappeler, ni moi non plus.

Q. Vous pouvez jurer, dans tous les cas, qu'il n'a pas été question de monsieur Sénécal comme acquéreur du chemin de fer du Nord, dans ce temps-là ?

R. C'est plus que je ne puis dire dans cette élection-là, autant que je puis me rappeler.

Q. Vous n'en avez pas parlé vous-même ?

R. Moi-même.

Q. Vous-même en avez-vous parlé dans cette élection-là ?

R. Je ne connais pas, ce n'était pas une des questions soulevées dans l'élection.

Q. Avez-vous eu quelques relations avec monsieur Sénécal pendant l'élection ?

R. Aucune, je ne le connaissais pas du tout dans le temps, c'est-à-dire que je ne le connaissais pas personnellement. Je le connaissais probablement de vue, je l'avais probablement vu, mais je n'avais jamais parlé à cet homme-là.

Q. Lui avez-vous jamais demandé, où est-ce qu'il ne vous a jamais offert aucune souscription pour votre élection ?

R. Personnellement, je ne sais pas ce qui a pu se passer entre mes amis ici à Québec, et leurs amis.

Q. Mais quant à vous personnellement ?

R. Rien du tout, je n'ai jamais demandé aucune souscription électorale à monsieur Sénécal, parce que je ne le connaissais pas, et je ne savais pas qu'il s'occupait d'élection. C'est-à-dire je savais qu'il pouvait s'occuper d'élections, comme tout autre homme, mais je ne savais pas qu'il était organisateur.

Q. On a posé aucune considération à votre acceptation comme candidat à la dernière élection de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), pour le parti conservateur ?

R. Non, monsieur, même je doute fort que je fusse ce que l'on appelle un candidat du gouvernement,

Q. Avez-vous eu de la difficulté à vous faire accepter comme tel.

R. J'étais le candidat de mon comté, et un jour, mon adversaire me dit que je n'étais pas le candidat du gouvernement, je lui ai répondu que j'aimais autant être le candidat de mon comté, que d'être le candidat du gouvernement.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, certifie que tout ce qui précède est une reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT

Sténographe.

LE QUINZIEME jour de Avril 1886

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de JOSEPH MARION, *de St-Paul l'Ermite, notaire et M. P. P. dans le District de Québec, âgé de 48 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes député de l'Assemblée Législative de Québec ?

R. Oui, monsieur.

Q. Pour le comté de l'Assomption ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien d'années ?

R. Depuis mil huit cent quatre-vingt (1880), j'ai été élu le deux juin mil huit cent quatre-vingt (1880), en remplacement de feu monsieur Pelletier.

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ?

R. Oui, monsieur, j'ai voté en faveur de la vente du chemin de fer.

Q. On a dit, monsieur Marion, que quelques députés avaient reçu, en considération de leur vote, certains avantages pécuniaires, souscriptions électorales ou autres faveurs, voulez-vous nous dire, si vous connaissez quelque chose à ce sujet ?

R. Pour ce qui me regarde personnellement, aucun argent ni souscriptions électorales, ou promesses de quelque nature que ce soit ne m'a été faites, et je n'en connais pas.

Q. Vous avez voté consciencieusement ?

R. J'ai voté consciencieusement, pensant que c'était dans l'intérêt de la Province, que la vente du chemin de fer devait se faire, d'autant plus que j'ai été élu par acclamation dans cette élection.

Q. En mil huit cent quatre-vingt-un (1881) ?

R. Oui, monsieur, en mil huit cent quatre-vingt-un (1881)

Q. Vous ne connaissez pas autre chose ?

R. Je ne connais rien du tout.

Q. Vous ne connaissez rien des embranchements de Joliette ou de Berthier ?

R. Non, monsieur, et quant à l'embranchement de St-Lin je trouvais que le gouvernement avait raison d'inclure cet embranchement dans la vente de la ligne principale, au chemin de fer du Pacifique, afin que cette localité la paroisse de St-Lin, ne fût pas à la merci de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, quant à son parcours, sur la ligne principale.

Q. Pouvez-vous nous dire si la compagnie du chemin de fer du

Pacifique, à votre avis, a payé pour cette ligne de St-Lin la juste valeur ou plus que la valeur ?

R. Il pourrait se faire que la valeur intrinsèque de l'embranchement dans le temps, ne représentait pas un capital aussi élevé que le prix de la vente, mais l'idée que l'on avait dans le temps de continuer cet embranchement-là dans l'intérieur des terres, et de développer par là même la cololisation et l'agriculture, était une raison suffisante pour la compagnie du Pacifique d'acheter cet embranchement-là, dans l'espoir que dans un avenir non bien éloigné cet embranchement devait donner à la ligne principale des revenus suffisants, et même au delà, pour payer les dépenses, et même les intérêts sur le capital que l'on aurait pu mettre dans cet embranchement-là.

Q. Vous n'avez pas d'idée, je suppose, du coût de cet embranchement de St-Lin ?

R. Non, monsieur, je ne sais pas du tout ce qu'il a coûté.

Et le témoin ne dit rien de plus

Je, soussigné sténographe assermenté, certifie que tout ce qui précède est une reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT,

Sténographe.

LE 15^e JOUR D'AVRIL 1886

PRESENT :—L'HON. A. B. ROUTHIER.

Commissaire Royal.

DEPOSITION de NICODEME AUDET, *de St Anselme, marchand et M. P. P. âgé de 63 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes député à l'assemblée législative de Québec ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis quelle année ?

R. Depuis mil huit cent soixante et dix-huit (1878).

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer ?

R. Oui, monsieur,

Q. En huit cent quatre vingt-deux (1882) ?

R. Oui monsieur.

Q. Est-il à votre connaissance, que quelque député ait voté en faveur de la vente du chemin de fer, moyennant considération en argent, souscriptions électorales, ou autres faveurs, et voulez-vous nous dire, si vous-même vous auriez voté en faveur de la vente, moyennant telle considération ?

R. Il n'est pas à ma connaissance qu'aucune personne ait reçu ni promesses, ni argent ; et moi-même, je n'ai jamais rien reçu, soit en

argent ou promesses, directement ou indirectement, pour m'engager à voter en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, il n'est pas à ma connaissance qu'aucun député en ait reçu, je n'ai jamais reçu aucun aide en argent pour m'aider dans mes élections, la seule aide que j'ai eue a été de quelques amis politiques, qui sont venus adresser la parole aux électeurs aux portes des églises de mon comté, il n'est pas à ma connaissance qu'aucune cabale ait été faite à aucun député pour les engager à voter en faveur de la vente du chemin de fer du Nord.

Et le témoin a dit rien de plus.

Je, soussigné, certifie que tout ce qui précède est une copie fidèle de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT

Sténographe.

LE QUINZIEME JOUR D'AVRIL 1886.

PRESENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de L. B. ALFRED CHARLEBOIS, de *Laprairie marchand, âgé 44 ans, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes député à l'assemblée législative de Québec ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien d'années êtes-vous en chambre ?

R. Depuis mil huit cent soixante et quinze (1875.)

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord en mil huit cent quatre-vingt-deux 1882).

R. Non, monsieur, j'ai voté contre la vente du chemin, c'est-à-dire j'ai voté en faveur de la vente de la section Ouest, mais j'ai voté contre la vente de la section Est.

Q. Est-il à votre connaissance, que quelques députés aient voté en faveur de la section Est, moyennant quelque considération, soit en argent, soit en souscriptions électorales, soit pour autres faveurs, et voulez-vous nous dire ce que vous connaissez à ce sujet ?

R. Il n'est pas à ma connaissance que quelque chose de cette nature ait eu lieu, je n'ai eu connaissance de rien de pareil.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je soussigné, certifie que tout ce qui précède est une reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENEANT.

Sténographe.

LE DIX-HUITIÈME jour de novembre 1885.

PRESENT : L'Honorable A. B. ROUTHIER,

— Commissaire Royal

DEPÔSITION de l'Honorable GEORGE IRVINE, *de la cité de Québec, juge de la cour de Vice-Amirauté dans le district de Québec, âgé de ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. You have been appointed a commissioner by the Provincial the year, one thousand eight hundred and seventy five, when the Government undertook to build the North Shore Railway ?

A. I was appointed one of the members of the Royal Commission, I think, in January one thousand eight hundred and seventy-six, and I acted in that capacity until March or April 1878, when I resigned.

Q. Your duty was to superintend the work ?

A. The duty of the railway commission which was composed of Mr. Malhiot, the President, the honorable M. Chinic and myself, was to conduct the work for the construction of the railway.

Q. Will you tell us whether soon after your appointment, you ascertained that the quantities and specifications, agreed upon in the contracts entered into with Mr. McGreevy and McDonald, were quite insufficient and should be increased ?

A. I would not like to say that positively, because so long a time has elapsed since the commission sat, and my attention having been in the meantime very much drawn from the subject ; I would not like to speak very positively about it. My impression is that the quantities had to be increased ; but the real difficulty which I felt, as one of the commissioners was, this, that when the contract and specifications in connection therewith were made, those who made the contract on behalf of the government, in regulating the schedule of works attached to the contract, reduced it to as low an amount as possible with the evident view of reducing the bulk sum for which the road was to be built, and when a first class and complete work was exacted by the commissioners, there was great disappointment on behalf of the contractors. I speak more particularly with regard to Mr. McGreevy's contract, although to a certain extent the same applied to Mr. McDonald.

Q. And, then, you were obliged to increase the quantities and specifications, in order to make a first class work ?

A. I do not remember after the lapse of time that has taken place since the work was done, in what particulars the quantities were increased or the nature of the work augmented as regard cost, but I am satisfied that the report now shown to me, and bearing date thirty first december, one thousand eight hundred and seventy seven (1877), and signed by myself, was correct, as far as I could ascertain at the time.

Q. It is, I think, at the same time, that you recommended a change of line between Maskinongé and Terrebonne ?

A. Yes, we had experienced a good deal of difficulty on that question, but finally decided to adopt what we call the straight line from Maskinongé to Terrebonne, instead of going by *Bout de l'Isle*, as was originally intended.

Q. Can you tell me what was the advantage of the new line ?

A. The advantages, the engineering advantages, were such as were recommended by Mr Light, the engineer of the railway, whose view on the subject we adopted after it, had been confirmed by Mr. Sandford Fleming. What principally induced me to adopt that line, was because it would tend to make that line a part of the connection with the western system of railways, which we hoped, would be the result of the construction of that railway.

Q. You were no more a commissioner, when the *loop-line* was built in Three-Rivers ?

A. When the DeBoucherville Government resigned, and Mr. Joly's Government formed decided to give up the commission and return as a member of the Local Legislature, which I did. I had nothing further to do with the commission after that.

Q. Do you know anything about that *loop-line* ?

A. I have no personal knowledge of it. I know nothing more than the rest of public.

Q. In your opinion was it necessary or not ?

A. I cannot say, that in my opinion it was ; but in my opinion, it was desirable.

Q. Is it actually usefull ?

A. I believe it is, I know that recently, in consequence of some difficulty with the town of Three-Rivers, the Railway Company wished to abandon the use of the *loop-line*, and created a very serious inconvenience with persons connected with the lumbering trade, who made use of it. Principally, I know Messrs Hall, who were largely interested in the St-Maurice lumber business, were very much put out in consequence of the stoppage of the *loop-line*.

Q. Do you know anything about the purchase of the Belleriye property and Gale farm, and can you tell me if the prices paid were excessive ?

A. If I remember rightly, these purchases were all made after I left the commission, and I do not personally know anything of the value of that property, I have no doubt whatever that the transaction was carried out in the fairest possible way, I am satisfied with that.

Q. Have you know anything about the *nut-locks* affair ?

A. No, I had nothing to do with that, when I say I know nothing, of course, I mean I know nothing more than other people, that is by reading the papers, and taking part in discussion in Parliament about it.

Q. But you had nothing to do with the contract made between the government and Dr. MacKay?

A. No, I think that during the time I was in the Commission, some proposal on the subject was made to the Commissioners, and I think the *nut-locks* were tried. I know nothing definit was ever done, but I know that something was said about it, I think, at the request of the Commissioners, Mr Light made a report about them, but in all those matters the Commissioners, and especially the President, proceeded with extreme caution.

Q. It has been said that the government had contributed a certain sum of money in the construction of the Joliette and Berthier branches, and that afterwards the owners had sold those branches for the full price to the government?

A. All that happened after my time. I took a very warm part in the Parliamentary discussion on the subject, but I acted on the evidence before the committee, and not on any personal knowledge of my own, I know personally nothing about it.

Q. Have you been acquainted in some way with the administration of the railroad by Mr Sénécal?

A. No, I had nothing to do with Mr Sénécal, during the time he was administering the railway, I was then actively engaged in Parliamentary controversies, in which I took a very active part, and I was bitterly opposed to him, and I know nothing more than other people.

Q. Then you have no particular facts that you could swear to?

A. No.

Q. But your opinion was that Mr Sénécal was not a good manager?

A. That was my opinion, at the time, and I have not seen anything since to change my view.

Q. It has been said that Mr Sénécal had misrepresented the true earnings of the road?

A. On that point, I am not competent to form any opinion. I should think it ought to be quite easy to ascertain whether he did or not.

Q. It has been said too, that he received more than he was entitled to on his commission?

A. I know nothing about that; under various circumstances, it became my duty as an advocate, and also as a member of parliament, to endeavor to make enquiries into that very same matter, but personally, I know nothing whatever about it.

Q. As a member of parliament, you have been opposed to the sale?

A. Yes. I was opposed to the sale of both sections of the road. I am not sure that I voted as regards one of them. I know that on one occasion, I was absent at the supreme court at Ottawa, but it was personally well known I was against it.

Q. You made a speech against the sale?

A. I am sure I made one, and very likely several.

Q. And I suppose you give all your reasons then against the sale?

A. I give all that occurred to me at the time.

Q. Did you ever read the translation of your speech in Desjardin's reports?

A. I do not think so.

Q. And you could not say whether it is an exact translation or not?

A. No, but generally, Mr Desjardin's translations were tolerably accurate. I had occasion to see some the last session I was in the house, I did not see them before.

Q. Have you any new motives to add, to-day, against the sale, to those you give in your speech?

A. I do not know that I have, except that I think any body can easily see, with the history of the sale of the railway, subsequent to this discussion, it very clearly proves that we were quite in the right in the view we took.

Q. Will you give explanations about that?

A. What I mean, is speaking particularly of the eastern section.—I consider that it was against the interests of the country to sell it, as it was done, to a company with the view of their reselling it, I agreed generally with what Mr Chapleau said, although I do not agree to the terms in which he expressed it, when he spoke of the desirableness of dealing with the Canada Pacifique, and not with the Grand-Trunk for the sale of those roads, and I think that subsequent events have shown the Province would have largely benefited, had that idea been carried, and had the Province retained the possession of that eastern section of the railway, until circumstances brought about the sale to the Canada Pacific in which case, the Province would have made the profit which individuals have since made.

Q. Do you believe that the Canadian Pacific Railway was then desirous to purchase the Eastern Section, or had any interest to purchase the Eastern Section?

A. I know nothing about the intention or desires of the Canada Pacific. I was in no way in their confidence or their managers', but I am inclined to think that the same results would have been ultimately brought about that have since been arrived at, if the Province had retained possession of the Road.

Q. Do you know whether any offer had been made in that respect by the Canadian Pacific Railroad?

A. I only know what we heard stated in the house and what was stated in the papers.

Q. Then, you think it would have been better to wait and sell afterwards?

A. I think now exactly as I thought then, except with the advantage of the intermediate experience which proves I was right.

Q. Do you know exactly the arrangement made between the North Shore Railway Company and the Grand Trunk?

A. I think I did but I know it came to my knowledge professionally in the litigation in which I was concerned as counsel, the whole affair

was proved, of course I did not know it from my personal knowledge, but only from hearing that evidence. In the case to which I referred which was the case of McGreevy *versus* McDougall, the whole transaction was proved by Mr. Wright, treasurer of the Grand Trunk and and by Mr. McDougall and Mr. Sénécal, who were parties to it, as the shareholders and directors of the North Shore Railway Company. That case is now in *delibere* before the court of Queen's Bench appeal side

Q. It was said at the time of the sale, that some deputies had been bribed, have you any knowledge of anything of that sort?

A. No, I have no knowledge whatever on the subject. I only know principally the motives of those who voted against it, and there is no question about it, they were not bribed.

Q. You said in your discussion before the Parliament in Quebec, at the time of the sale, that during Joly's administration it took only sixty-five per cent to administer the road, while during Sénécal's it took eighty five per cent?

A. If I said it at the time, which I do not now know, whether I did or not, I am sure I said it on same information, I possessed at the time, because I never spoke of figures without having figures accurately, but do not remember having said that. All I can say to that, is that if I said it, I said it on some information, which I believed to be accurate.

I do not remember having said it, and if I said, my impression is I said nothing of that sort at all. If I had, I would have remembered something about that.

Q. Supposing you had said it, do you think that the administration was equally economical under Mr Joly and under Mr Sénécal?

A. No, without being able to speak in detail, I do not doubt that the administration of Sénécal was more expensive than the other.

Q. Was there any reason for that?

A. The only reason I have is, judging from the two men, I do not wish to make any reflections on either, because I have no feeling on the subject, but I am satisfied that Mr Joly was for more likely to manage the road more economically than Mr Sénécal was, knowing both very well.

Referring to the report of a speech, made by me, in Desjardins' reports of the Debates, I find that I am reported to have said, that I protested against the humiliating statement that no government could manage the Railway in the true interests of the country, and that as an example, the Joly Government had administered this Railway, at a cost of sixty three per cent of the receipts, which was less than the amount expended under the management of Mr Senecal. I do not now remember the figures, but I am satisfied that I made that statement based upon the returns which I must have then had before me.

Q. Do you know anything about the settlement between the govern-

ment and the city of Quebec, after the sale in connection with the subscription of the city to the railway ?

I do not, at the moment, remember the circumstances with sufficient accuracy to be able to speak about them.

I, the undersigned, stenographer, do hereby certify the foregoing deposition to be a faithful reproduction of my short hand notes.

LAWRENCE LYNCH,
Stenographer.

LE QUINZIÈME jour de Décembre 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal.

DEPOSITION de ANTOINE LABELLE, *de St-Jérôme, prêtre, curé, âgé de 52 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Il a été dit, lors de la discussion en chambre sur la vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, que Sir Hugh Allan vous avait chargé d'offrir au gouvernement neuf millions de piastres (\$9,000,000), pour le prix de ce chemin, ou quelque chose dans ce sens-là, voulez-vous dire si cet avancé était fondé en fait, ou ne l'était pas ?

R. Cette affirmation était fausse, et je l'ai fait déclarer fausse par les journaux, lorsque l'affaire est devenue publique en chambre. Sir Hugh Allan m'a dit, qu'il ne voulait pas donner plus de huit millions, il me l'a dit à moi-même, et cela d'une manière générale. Je ne suis pas entré dans des détails, mais je lui ai dit que s'il voulait avoir le chemin, je pensais qu'il devait donner neuf millions.

Q. Est-ce vrai, que vous ayez dit à l'honorable monsieur Ross, que si le gouvernement voulait avoir neuf millions pour le chemin, il pourrait les avoir ?

R. Je ne me rappelle pas avoir dit cela, parce que, dans le cours de ma conversation avec Sir Hugh Allan, ce dernier m'a dit qu'il ne voulait pas donner plus de huit millions (\$8,000,000), et il s'appuyait sur un discours de monsieur Chapleau, qui avait dit qu'il vendrait le chemin pour huit millions (\$8,000,000).

Alors je lui ai répondu que monsieur Chapleau avait dit qu'il vendrait le chemin pour huit millions, s'il ne pouvait pas trouver plus ; j'interprétais les paroles de monsieur Chapleau dans ce sens-là, et lui voulait que ce fut cela, ni plus ni moins.

Q. Vous êtes venu à Québec alors, étiez-vous envoyé par Sir Hugh Allan pour cela ?

R. Non, je n'avais aucune mission officielle de Sir Hugh Allan.

Q. Ce n'était pas non plus une mission officieuse ?

R. Non, je ne puis dire que c'était officieux, parceque Sir Hugh Allan a fait ses soumissions lui-même.

Q. Et vous n'avez pas été chargé de négocier pour lui ?

R. Non.

Q. On dit que la vente des embranchements St. Lin et St. Eustache à la compagnie du Pacifique, en même temps que la section ouest, avait été une spéculation pour les propriétaires et porteurs de bons de ces compagnies, et que le gouvernement avait forcé la compagnie du Pacifique d'acheter ces lignes, pour favoriser cette spéculation, pourriez-vous nous donner quelques renseignements à ce sujet ?

R. Je ne connais de cette affaire que ce qui a été publié dans les journaux. Maintenant, quant à la vente de la partie Ouest du chemin à la compagnie du Pacifique, je trouve que c'est une des plus belles affaires que pût faire la province. J'ai entendu dire, j'ai entendu des hommes publics déclarer, qu'on aurait dû même donner cette partie du chemin de fer au Pacifique pour rien, si cette compagnie refusait de l'acheter, qu'ils voyaient tant de bénéfice pour la Province de mettre cette ligne sous le contrôle du Pacifique, que même ainsi, cela aurait pu payer la province. Maintenant, je ne connais rien de ce qui s'est passé par rapport aux lignes de St. Lin et de St. Eustache.

Q. Savez-vous combien il a été vendu de bons de ces compagnies ?

R. Non.

Q. Vous n'êtes pas en état de nous dire, si monsieur Sénécal ou d'autres ont fait des bénéfices sur la vente de ces embranchements-là ?

R. Je ne pourrais pas le dire, mais je crois qu'il n'y ont pas perdu.

Q. Êtes-vous en état de nous donner des chiffres ?

R. Du tout.

Q. Considérez-vous que la section Est a été vendue pour un bon prix ?

R. Je considère que oui. Oui, que le chemin a été vendu à un bon prix, puisque quand on a voulu négocier les débentures au-dessus de ce prix-là en Angleterre, on n'a pu réussir. Les acquéreurs calculaient comme bénéfice le surplus du produit des débentures, si ces débentures pouvaient être négociées, mais elles n'ont pu l'être.

Q. Elles ont été achetées par le gouvernement fédéral.

R. Je ne sais pas.

Q. Croyez-vous qu'il aurait été mieux de vendre les deux sections au prix de huit millions payables en cinquante ans, avec intérêt à quatre par cent ?

R. J'aurais préféré vendre toute la ligne au Pacifique pour un prix égal plutôt que de vendre à tous autres ; mais je dois dire qu'un jour j'ai été voir monsieur Abbott par rapport à cette question du Pacifique. Il devait faire une ligne de Smith's Falls à Montréal, faire un pont, puis traverser du côté du Sud, J'ai trouvé ce projet menaçant pour notre

ligne de la Province de Québec, et j'ai été le voir avec monsieur Tassé. J'ai demandé si ce projet-là était sérieux, s'il devait être exécuté. Il m'a dit que c'était un projet sérieux, qu'il devait l'exécuter. Alors j'ai dit à M. Abbott que la compagnie ne pouvait pas se conduire de cette manière envers la Province de Québec; qu'on avait contribué à la construction du Pacifique pour une trentaine de millions, la part afférente de la Province de Québec, dans le but de relier notre ligne du Nord avec le Pacifique, et que le Pacifique, en construisant cette ligne, se trouvait à nous fruster dans nos espérances. Monsieur Abbott m'a dit : Nous préférons cette ligne de Smith's falls à Montréal, parce qu'elle ne coûterait pas plus cher que l'autre, et puis il me dit : on aura moins de ponts à entretenir. C'est alors que je lui ai répondu que la Province de Québec ne pouvait souffrir qu'un tel plan s'exécutât contre elle, qu'on savait parfaitement que la compagnie du Pacifique avait besoin de la Province de Québec chaque année, et que si cette compagnie jouait la Province de Québec de cette manière, qu'on saurait lui faire perdre des millions, qu'on hypothéquait pour une somme considérable la Province de Québec pour faire le Nord-Ouest, qu'on avait cinq à six cent mille Canadiens aux États-Unis, qui avaient émigré, parce qu'on n'avait pas de chemin de fer dans la Province de Québec, dans nos terres encore vierges du côté du Nord; que la compagnie du Pacifique, ayant obtenu notre argent, pour construire son chemin, devait considérer que nous avions droit d'être favorisés par elle de toutes ses forces; que pour moi, je considérais cette question-là comme une question de non-confiance envers notre administration, et que nous serions obligés de leur faire la guerre, et une guerre à mort, mais que c'était cette conduite du Pacifique qui nous obligerait à prendre cette position. C'est alors que monsieur Abbott m'a dit : Bien, je ferai une offre au nom de la compagnie, et dans ces circonstances, si vous le voulez, je pense vous faire obtenir six millions cinq cent mille piastres (\$6,500,000) pour la ligne de Québec à Ottawa peut être que je pourrais obtenir six millions sept cent mille piastres (\$6,700,000). Alors je dis à monsieur Abbott que je croyais que la ligne valait bien plus que cela. Il me répondit : si vous le voulez, le gouvernement nommera des arbitres et puis la compagnie aussi, et on en passera par le jugement de ces arbitres sur la valeur du chemin. Je lui dis que je n'avais pas encore assez de confiance en cette proposition-là, parce que je craignais que la Province y perdît, et cette proposition d'arbitrage en est restée là. Subséquemment, j'ai fait un mémoire que j'ai adressé à Sir Hector Langevin, me plaignant du projet du Pacifique, et plus tard j'ai insisté beaucoup pour que la compagnie du Pacifique achetât au moins la section Ouest, si elle ne voulait pas acheter la section Est.

Q. Savez-vous si le premier ministre d'alors, monsieur Chapleau, a fait lui-même des démarches et des instances auprès de la compagnie du Pacifique, pour lui vendre tout le chemin ?

R. Je pense qu'en mil huit cent quatre-vingt-un (1881) ou mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), monsieur Chapleau avait fait des instances auprès du gouvernement pour vendre tout le chemin de Québec à Ottawa au Pacifique.

Q. Avez-vous une connaissance personnelle de ce fait ?

R. Non, je n'en ai aucune connaissance personnelle, mais je dis cela, d'après ce qu'il a lui-même dit en chambre.

Q. Croyez-vous que le gouvernement eût fait mieux d'accepter l'offre du syndicat Allan-Rivard ?

R. Le Pacifique se décidant à acheter la partie Ouest, il n'y avait pas d'hésitation de sa part, il devait la vendre au Pacifique pour empêcher cette compagnie de construire la ligne, dont j'ai parlé plus haut, de Smith's Falls à Montréal. Je considère que ce danger eût été considérable, parce qu'il eût réduit notre chemin à une simple ligne locale, et qu'il était en état d'accaparer le trafic du chemin de l'Ouest, et que l'hypothèque que le gouvernement avait prise sur ce chemin se serait trouvée diminuée d'autant de valeur.

La vente de la section Ouest du chemin a été considérée comme une des plus belles affaires qui aient été faites ; on reliait le nord avec le commerce de l'ouest, et si aujourd'hui le Pacifique a acheté la section Est, ce n'est que pour la continuation du même plan.

Q. Ne pensez-vous pas qu'en retardant la vente on eût pu vendre tout le chemin au Pacifique ?

R. Au prix que le Pacifique et le gouvernement fédéral réunis se trouvent maintenant à avoir payé, je trouve qu'on a vendu le chemin, dans le temps favorable pour avoir un prix raisonnable, et mieux qu'en retardant un ou deux ans, car, à cette époque, la ligne du Canada Atlantique était près de se terminer, et le Pacifique, faisant sa ligne de Smith's Falls à Montréal, notre ligne devenait par conséquent de peu d'importance et perdait considérablement de sa valeur.

Q. A quelle date avez-vous eu cette conversation avec M. Abbott ?

T. Je pense que cette conversation a eu lieu dans le mois de septembre mil huit cent quatre-vingt-un (1881), avant la vente.

Q. Croyez-vous que le gouvernement pouvait exploiter le chemin de fer avec autant d'avantage, qu'une compagnie particulière ?

R. Non, jamais.

Q. Veuillez-nous dire pour quelles raisons ?

R. Les raisons sont, qu'il y a des influences particulières, dont on ne peut pas se défendre, par la nature même des choses ; il faut placer beaucoup plus d'employés que lorsque le chemin est exploité par une compagnie, pour la raison qu'on est toujours moins regardant avec les employés, quand c'est le gouvernement qui les paye, et qu'une compagnie est plus sévère, parce qu'elle est obligée de prendre de l'argent de sa poche. Ensuite, le gouvernement a besoin de faire des jonctions avec les autres lignes. Or le gouvernement, c'est une machine qui se remue lentement, et pour faire des affaires avec une autre compagnie, il faut aller vivement, et

battre le fer quand il est chaud ; or un gouvernement est obligé d'attendre les chambres, d'exposer tous ses plans, et pendant tout ce temps-là, les autres compagnies, qui ont des intérêts rivaux, coupent l'herbe sous le pied d'un gouvernement, parce qu'ils connaissent tous ses projets et peuvent faire manquer souvent les plus belles affaires. De plus, un gouvernement ne peut favoriser un embranchement sur ses lignes, sans favoriser tous les autres, tandis qu'une compagnie, dans ce cas, ne favorise que les plus profitables. Cependant, quand une ligne ne peut être exploitée par une compagnie, et que cette ligne est nécessaire à l'existence d'un pays, comme l'Intercolonial, par exemple, il vaut mieux que le gouvernement administre cette ligne-là, qui autrement ne serait pas exploitée du tout.

Q. Avez-vous eu connaissance, dans ses détails ou dans quelques-uns de ces détails, de l'administration du chemin par monsieur Sénécal, comme surintendant ?

R. J'ai eu des rapports avec monsieur Sénécal comme surintendant du chemin de fer ; je crois que monsieur Sénécal est un des hommes les plus habiles qu'il soit possible de trouver pour exploiter une ligne de chemin de fer, et lui créer du commerce pour la faire valoir. Je ne crois pas que la Province eût pu trouver un homme qui eût plus de qualités supérieures pour ne pas dire égales.

Q. Avez-vous une idée des revenus actuels du chemin ?

R. Non, je n'en ai aucune idée ; cependant, pour le chemin de Québec à Montréal, si ce chemin-là avait donné plus de six pour cent sur la vente, les acquéreurs auraient pu négocier leurs débetures, et je pense que, si ce chemin n'avait pas été acheté par le Pacifique, au prix qu'il l'a été aujourd'hui, je crois que le syndicat Sénécal aurait perdu une somme considérable.

Q. Relativement aux embranchements de St-Eustache et de St-Lin, croyez-vous qu'il était possible que le gouvernement dût laisser ces lignes isolées à cause des localités qu'elles traversent ?

R. Non, il est bien plus avantageux que ces embranchements appartiennent à une grande ligne ; d'abord parce que le matériel roulant est plus complet et que par conséquent il y a moins de danger pour les accidents ; s'il arrive des accidents, il vaut mieux avoir affaire à une grande compagnie comme le Pacifique, qui a bien plus de moyens et de ressources, et qui a un matériel suffisant pour débayer la ligne, tandis qu'une petite compagnie n'a pas tous ces avantages-là. Je puis dire bien plus, monsieur Abbott m'a parlé de nous vendre la ligne de St-Jérôme pour cette raison.

Q. Exploiter une petite ligne locale isolément ne payerait pas ?

R. Non, et c'est ce matériel roulant qu'il faut avoir.

Q. Connaissez-vous quelque autre chose concernant les matières de cette enquête ?

R. Non, je ne connais rien du tout.

Et le témoin ne dit rien de plus.

(Signé) JOS. P. ROY, *Sténographe.*

Après sa déposition close, le témoin a désiré ajouter ce qui suit :

En ce qui concerne ce que j'ai dit au Dr Ross, voici la réponse que j'ai faite dans le temps à M. Chapleau. Ce dernier me télégraphia en date du 21 avril 1882 dans les termes suivants :

“ Le *Canadien* affirme que vous avez dit au Dr. Ross que, si le gouvernement avait voulu accepter neuf millions pour le chemin, Sir Hugh Allan était prêt à les donner. Je vous demande une réponse immédiate.”

Je répondis : “J'ai dit au Dr. Ross que je pensais que Sir Hugh Allan donnerait neuf millions, et je le croyais. A mon retour, à Montréal, j'ai dit à Sir Hugh Allan qu'il aurait la chance de l'acheter en offrant neuf millions comptant. D'après mon opinion, Allan refusa de faire l'offre. Ceci avait lieu avant les propositions du syndicat Allan-Rivard.

Ces dépêches échangées résument ce qui s'est passé à ce sujet.

Et le témoin a signé après lecture faite.

A. LABELLE, Ptre.

Assermenté devant moi,
Québec, ce 15 décembre 1885. }
(Signé)

A. B. ROUTHIER,
C.R.

LE SEIZIÈME JOUR DE DÉCEMBRE 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal

DEPOSITION de SEVERE RIVARD, *de la cité de Montréal, avocat,*
— dans le district de Montréal, âgé de 51 ans, lequel, étant dûment asser-
menté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. Connaissez-vous, au sujet de la construction du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et spécialement de la section-Est de ce chemin, quelque chose qui n'ait pas été publié dans les documents officiels ?

R. Je ne connais rien autre chose.

Q. Vous êtes-vous formé une opinion, dans le temps, au sujet du changement de tracé entre Maskinongé et Terrebonne ?

R. Oui, monsieur, j'avais une opinion bien prononcée en faveur du Tracé du Bout de l'Isle. Nous avons longuement discuté cette question dans le conseil de ville de Montréal, avec monsieur DeBoucherville et plusieurs autres ministres. J'ai toujours prétendu avec plusieurs de mes amis et collègues, que le tracé du Bout de l'Isle serait

bien moins dispendieux, et plus avantageux à Montréal ; c'est-à-dire au point de vue local, naturellement.

Q. Connaissez-vous les raisons données par les ingénieurs en faveur du nouveau tracé ?

R. Oui, monsieur, une des principales raisons données était que le tracé de Terrebonne facilitait mieux une jonction avec la partie Ouest du chemin, et que les grandes lignes doivent être, autant que possible, sans interruption ou sans détour considérable, je me rappelle de cela. Et au point de vue des travaux à faire, j'ai toujours cru que le tracé du Bout l'Isle serait moins dispendieux à cause de la longueur de chemin qu'occasionnait le tracé de Terrebonne.

Q. Vous n'êtes pas en état de nous fournir des chiffres là-dessus ?

R. Non, monsieur, j'ai seulement suivi la discussion dans le temps, pour me rendre compte, autant que possible, mais je n'ai pas de connaissances spéciales et particulières à ce sujet-là.

Q. Connaissez-vous la valeur de la propriété à Montréal, et pouvez-vous nous dire si la propriété Bellerive, achetée par le gouvernement, à raison de soixante (60) cents du pied, a été payée trop cher ?

R. Je crois que cette propriété a été vendue pour le prix de soixante mille piastres [\$60.000.00, et les citoyens en général ont trouvé que ce n'était pas exorbitant. Je ne pense pas que ce fut un prix exorbitant.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de la construction des embranchements de Joliette et de Berthier ?

R. Je crois que ces embranchements ont été construits, dans le temps que monsieur Sénécal était gérant du chemin de fer du Nord, mais je ne connais rien de particulier, quant à cette construction, ce qui est entré dans la construction, ou le prix que cela a coûté.

Q. Vous n'êtes pas en état de nous dire, si monsieur Sénécal était un des propriétaires de ces embranchements-là ?

R. J'ai compris que c'était lui qui les faisait construire.

Q. Comme surintendant ou individuellement ?

R. J'ai compris que c'était individuellement, pour les revendre ensuite au gouvernement et faire partie du tronc principal.

Q. Avez-vous des renseignements particuliers à nous donner là-dessus ?

R. Non, monsieur.

Q. Etes-vous en état de nous fournir des renseignements particuliers je veux dire autres que ceux qui sont officiels, sur l'administration du chemin de fer par monsieur Sénécal comme surintendant ?

R. Je ne crois pas ; du moins je ne me rappelle pas dans le moment.

Q. Ainsi, on a prétendu que monsieur Sénécal avait dissimulé les véritables recettes nettes du chemin, afin d'acheter le chemin de fer à meilleur marché plus tard, auriez-vous quelques informations à offrir à ce sujet-là ?

R. Loin de là, lorsqu'il s'est agi de fondre les deux syndicats, le syndicat Allan et le syndicat Sénécal, monsieur Sénécal m'a fourni les renseignements demandés, et je les ai actuellement en ma possession. Mais

c'est à ce moment-là seulement ; il aurait pu dissimuler dans le temps qu'il a été gérant et que je n'en sùsse rien. Je vous parle seulement du moment où il s'est agi de faire une entente entre les syndicats.

Q. Vous êtes-vous jamais formé une opinion sur la manière, dont monsieur Sénécal administrait ou exploitait le chemin de fer, et croyez-vous qu'il était un bon administrateur ?

R. C'est bien difficile de répondre à cela ; car enfin je ne connais rien de particulier. Je n'ai jamais pris connaissance des affaires de la compagnie ou du chemin de fer. Je n'ai jamais eu accès aux livres, comme de raison, et jamais personne ne m'a rendu compte de rien. Il y a bien quelque chose de surprenant dans la construction de ces divers embranchements-là, mais je ne puis pas dire plus que cela. "surprenant," vu que ces embranchements-là ont du coûter beaucoup d'argent, et je ne connais pas monsieur Sénécal pour un homme de moyens assez grands pour entreprendre la construction de ces chemins à son compte ; voilà tout ce que je puis vous dire. Maintenant, avait-il des arrangements avec le gouvernement, ou avait-il de l'argent emprunté pour cela ? Je n'en sais rien et j'aime mieux ne rien dire.

Q. Vous étiez un des membres du syndicat que l'on a appelé "le syndicat Allan-Rivard ?"

R. Oui, monsieur, c'est mon nom qui figurait avec celui de monsieur Allan.

Q. Et vous avez tenté d'acheter tout le chemin ?

R. Tout le chemin, et nous avons fait des offres. Ces offres, je crois, sont publiées dans les documents officiels.

Q. La copie imprimée de ces offres qui a été mise devant les chambres, lors de la discussion du projet de vente, était-elle une copie exacte et complète de ces offres que vous avez faites ?

R. Oui, monsieur, je crois que tout est exact, quant à ce qui concerne le syndicat Allan et autres ; quant aux autres offres, je n'en sais rien. Il y a peut-être quelques petites lacunes, quant à ce qui concerne le syndicat Allan, parceque les choses ont été un peu précipitées, et parceque plusieurs mandes nous ont été faites verbalement, et que nous y avons répondu verbalement.

Q. Voulez-vous nous dire exactement quelles étaient vos offres, c'est-à-dire les offres du syndicat Allan-Rivard ?

R. Nos offres se trouvent comprises dans la lettre datée du huit (8) février mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et adressée à monsieur le commissaire des chemins de fer de la Province de Québec, et signée par Sir Hugh Allan, S. Rivard, L. H. Massue et M. Laurent, ainsi que dans deux autres lettres, dont l'une datée du quinze (15) février de la même année, mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) et signée par S. Rivard seul, et la dernière en date du vingt et un (21) février de la même année, mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), signée par Sir Hugh Allan et S. Rivard, ces dernières lettres sont en réponse à des mandes faites par l'honorable commissaire des chemins de fer ; c'est ce qui complétait nos offres. Comme je l'ai dit tout à l'heure, bien des choses ont été réglées

verbalement, par exemple, l'inté-rêt à cinq pour cent n'est pas mentionné dans les lettres.

Q. Il a été dit que les offres de votre syndicat n'avaient pas été faites sérieusement, mais seulement pour entraver le syndicat Sénécal, voulez-vous nous dire s'il y a quelque chose de fondé dans cette accusation-là ?

Q. Il n'y a rien de fondé dans cette accusation ; au contraire, nous avons travaillé bien sincèrement à acquérir le chemin, et la preuve, c'est que Sir Hugh Allan s'est détaché d'autres personnes pour tâcher de l'obtenir avec nous ; vu que nous étions canadiens-français, il était convaincu qu'il aurait plus de chance avec nous. Il est vrai qu'il avait été rebuté une première fois ; mais il me disait à moi-même qu'il attribuait cela au manque de canadiens-français dans son syndicat. Il était très-désireux d'acquérir le chemin de fer pour le mettre en rapport avec sa ligne transatlantique, qui est importante comme on le sait. Et il avait une correspondance que j'ai vue moi-même, avec des capitalistes américains qui se préparaient, et qui, depuis, ont commencé à construire une ligne de Saint-Paul ou Minneapolis et allant au Sault Sainte Marie. C'était avec ces capitalistes qu'il avait fait des ouvertures pour relier son chemin de fer.

Je ne doute pas plus de sa sincérité dans cette affaire que je ne doute de la mienne, et je dis que nos associés étaient aussi sérieux que nous-mêmes. Il est peut-être bon d'ajouter que nous n'ignorions pas les difficultés que nous aurions à surmonter pour arriver à faire la transaction. Je n'ai pas travaillé longtemps avant de m'apercevoir qu'il existait des liens très-forts entre le ministère d'alors et Monsieur Sénécal. J'ai pu m'en convaincre dans cette occasion-ci ; dans l'une des entrevues que j'eues avec monsieur le commissaire des chemins de fer au Windsor à Montreal, en présence de son procureur-général, monsieur L. O. Loranger, il me fit des objections que je crus d'abord insurmontables ; cependant, après avoir consulté mes associés, nous avons résolu de nous rendre à toutes ses demandes, qui consistaient à augmenter notre soumission d'une somme de six cent mille piastres (\$600,000.00), d'abord pour aider à certains travaux commencés, ou pour en faire d'autres qui n'étaient peut-être pas commencés, je pourrais mentionner ces travaux, si on l'exigeait, ensuite il posait pour condition *sine quâ non*, je ne dis pas qu'il a employé cette expression-là, mais il posait pour condition l'achat des chemins de Saint Lin et de Saint Eustache, et de Lachute, au prix de dix mille piastres (\$10,000.00) par mille, formant, disait-il, une somme de trois cent mille piastres (\$300,000.00) ; par conséquent, ces nouveaux déboursés, ajoutés à certains avantages qu'avait obtenus le syndicat Sénécal, et que nous n'exigions pas, faisaient, entre les deux syndicats, une différence considérable, suivant moi, au delà d'un million de piastres (\$1,000,000.00).

Q. Vous dites " certains avantages ", quels étaient ces avantages ?

R. Ces avantages consistaient dans l'achat de la souscription de la ville de Québec, aussi la souscription de la ville de Trois-Rivières et de

certain terrain situé à Québec, connu sous le nom de "cour à bois". Je dis cela parcequ'il y avait un profit à réaliser en achetant la souscription de la ville de Québec, du moins je le pensais.

Q. Dites-vous que ces avantages-là ne vous étaient pas offerts ?

R. Ils ne nous étaient pas offerts ; c'est pourquoi je dis que le syndicat Sénécal avait certains avantages que nous n'avions pas.

Q. Avez-vous comparé votre soumission et les soumissions qui ont été acceptées par le gouvernement d'alors ?

R. Oui, monsieur, autant que j'ai pu le faire par les documents publics dans le temps.

Q. Etes-vous d'avis que votre soumission était plus avantageuse que les autres ?

R. Oui, monsieur, certainement je suis de cet avis-là.

Q. Voulez-vous dire en quoi votre soumission était plus avantageuse ?

R. Oui, monsieur. Nous parlons des deux offres, Sénécal et Allan-Rivard ; notre soumission était de deux cents mille piastres (\$200,000.00) plus élevée que celle du syndicat Sénécal et McGreevy, comme vous pouvez le constater par les deux soumissions imprimées et publiées ; c'est-à-dire que la soumission de monsieur Sénécal et autres, était de huit millions trois cent mille piastres (\$8,300,000.00), y compris les chemins de fer de Saint-Lin et de Saint Eustache et de Lachute, tandis que notre soumission c'est-à-dire la soumission du syndicat Allan et autres, était de huit millions cinq cent mille piastres (\$8,500,000.00) pour la première décade, si nous achetions dans les premières dix (10) années, ce qui faisait deux cent mille piastres (\$200,000.00) de plus. Mais il faut remarquer que nous avions à acheter les chemins de fer Saint Lin et de Saint Eustache et de Lachute, à part de ces huit millions cinq cent mille piastres (\$8,500,000.00), en sorte qu'il se trouvait entre les deux soumissions, une différence de (\$500,000.00), deux cent mille piastres (\$200,000.00) que l'on offrait de plus et trois cent mille piastres (\$300,000.00) que l'on était obligé de payer, pour acheter les deux embranchements de chemin de fer. Maintenant, il y avait, comme je vous l'ai dit, il y a un instant, le terrain de Québec, ou "cour à bois" que nous ne réclamions pas, et ensuite les profits qu'il y avait à réaliser sur les souscriptions de la ville de Québec, et de la ville des Trois-Rivières ; en outre de cela, je mentionne la propriété Bellerive, que nous n'achetions pas non plus, (il n'en a pas été question du tout, parceque monsieur Joly, qui avait acheté cette propriété-là, ne l'avait jamais utilisée, et que ce n'était pas l'intention de l'utiliser pour le chemin de fer).

J'engagerai aussi monsieur le commissaire à lire les soumissions des deux syndicats et la vente du chemin de fer, telle que faite et publiée, au syndicat Sénécal et autres, et à comparer les deux soumissions. En faisant cette comparaison, on peut se convaincre facilement de la différence qu'il y a entre les deux soumissions. En sorte que je n'hésite pas à dire, que notre soumission, c'est-à-dire la soumission du syndicat Allan et autres, était plus élevée, que celle du syndicat Sénécal et autres. Je pourrais ajouter que nous avions un si grand désir d'acheter

que, à des demandes comme celles qui nous étaient faites par l'honorable monsieur Chapleau, nous répondions immédiatement par dépêches, de façon à lui causer même des surprises.

Q. Pouvez-vous produire devant cette commission des documents concernant votre soumission, qui n'auraient pas été publiés ?

R. Je vois, parmi les documents imprimés, une dépêche datée du quatorze [14] de mars, mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), adressée par moi, à l'honorable commissaire des chemins de fer ; il me demandait par dépêche ce que j'entendais dire par " fair representation " dans le syndicat Sénécal ; ma réponse a été celle-ci : " we mean by fair representation, an equal proportion of stock and directors " ; ceci est important pour démontrer comment cela a fini ; nous exigeons une proportion égale de stock et de directeurs, mais comme ils ont refusé, cela est resté là.

Q. Ces dépêches ont été échangées à propos de la fusion dont il a été question entre les deux syndicats ?

R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous en votre possession d'autres dépêches ou correspondances que vous pourriez produire ?

R. Non, monsieur, je crois que les autres ont été publiées.

Q. Avez-vous quelques explications à offrir au sujet de la correspondance et des dépêches contenues dans les documents imprimés ?

R. J'ai une dépêche datée du (13) de février mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), adressée à l'honorable commissaire des chemins de fer, à Saint Martin, conçue dans ces termes : " we accept of your propositions ". Ces propositions que nous acceptions étaient celles qui m'avaient été faites verbalement, à l'hôtel Windsor, comme je l'ai dit tout-à-l'heure ; c'est-à-dire que nous nous chargions en sus de nos offres, d'une dépense de six cent mille piastres \$(600,000.00), pour certains travaux, commencés ou assumés par le gouvernement. Le syndicat Sénécal et autres faisait les mêmes offres, en sorte que les soumissions faites au gouvernement restaient sur un pied égal sous ce rapport.

Q. Avez-vous eu des pourparlers avec le Premier Ministre, au sujet des communications qu'il voulait assurer avec les chemins de fer de l'Ouest ?

R. Oui, monsieur, ces pourparlers ou ces conversations, si vous voulez, ont eu lieu en présence de presque tous les ministres de la Province et des personnes composant le syndicat Allan et autres. Monsieur le Premier Ministre a insisté fortement pour savoir si ce dernier syndicat pouvait compter sur des raccordements avec l'Ouest ; là dessus, Sir Hugh Allan lui répondit, qu'il était en communication avec des capitalistes américains, qui se chargeaient de la construction d'un chemin de fer, allant de Saint-Paul ou Minneapolis au Sault Sainte-Marie, et j'ai vu moi-même la correspondance de Sir Hugh Allan avec ces capitalistes américains, à ce sujet-là. Alors, monsieur le Premier Ministre nous dit que depuis longtemps déjà monsieur Sénécal s'était assuré ces

raccordements-là, et que sans cela, il ne consentirait pas à faire la vente.

Il nous a rappelé qu'à une assemblée des citoyens, il avait été résolu de ne vendre le chemin qu'à ceux qui auraient, qui pourraient s'assurer ces raccordements-là avec l'Ouest. Mais je me rappelle bien que j'étais présent à cette prétendue assemblée, composée de sept ou huit personnes, et qui avaient été demandées, dans le but de passer une résolution, sans savoir quelle résolution on voulait passer. Rendus dans la salle des ingénieurs du gouvernement, c'était sur la rue Saint-Jacques, quelqu'un a préparé cette résolution, nous demandant de la signer. Nous nous sommes dit : dans quel but est-ce fait ? Nous ne comprenions pas bien, mais nous signâmes tout de même. Ce n'était pas une assemblée de citoyens, c'étaient quelques amis seulement. Et je suis encore à me demander quels étaient ces raccordements que monsieur Sénécal s'était assurés. Ils pouvaient exister dans le temps, mais je n'en connais rien.

Pour ma part, je pourrais bien ajouter, que, d'après les entrevues que j'ai eues, la correspondance qui a été faite, les demandes et la précipitation avec laquelle on exigeait nos offres, les noms et les offres supplémentaires, tout cela m'a convaincu, que nous ne pouvions pas réussir à acquérir le chemin, malgré notre bonne volonté d'y arriver, en prenant tous les moyens que nous croyions possibles dans le temps.

L'ensemble de tous ces faits m'a porté à croire que le chemin était déjà assuré pour monsieur Sénécal.

Q. Etes-vous en état de nous dire que vous avez cru à un parti pris chez le premier-ministre de ne pas vous vendre le chemin de fer, et de le vendre à monsieur Sénécal ?

R. Je ne puis pas vous dire qu'il y avait parti-pris, mais je crois qu'il y avait entre monsieur Sénécal et le premier-ministre certaines relations, qui créaient une espèce d'obligation morale de vendre à monsieur Sénécal le chemin en question. Je veux dire par là que monsieur Sénécal avait travaillé aux élections, avait souscrit des sommes d'argent, et que le gouvernement pouvait difficilement se passer de lui, et lui préférer d'autres personnes dans la vente du chemin de fer qu'il avait à faire. Ce qui me fait dire cela encore, c'est que monsieur Sénécal a déclaré devant dix personnes, au moins, de notre syndicat et ses amis, que, dans le cas où nous entrerions dans son syndicat, et qu'avec les deux syndicats nous n'en formerions qu'un seul, nous aurions à lui rembourser une somme de trois mille piastres (\$3,000.00) par part, formant une somme de soixante et quinze mille piastres (\$75,000.00), qu'il prétendait avoir déboursées.

Q. C'est lors des propositions de fusion des deux syndicats que cette déclaration a été faite ?

R. Oui, monsieur.

Q. A-t-il été dit alors, ou avez-vous appris d'autres sources, en quoi consistaient ces dépenses de soixante et quinze mille piastres (\$75,000.00) ?

R. Non, monsieur, ce n'a pas été dit alors.

Q. Est-ce que cela lui a été demandé ?

R. Cela lui a été demandé, sans doute, mais monsieur Sénécal nous a répondu que nous n'en saurions rien, ou quelque chose comme cela, qu'il ne pouvait pas le dire ; dans tous les cas il n'a pas voulu le dire. Je crois qu'une grande partie de ces dépenses a été occasionnée par les élections, qui avaient eu lieu précédemment dans la Province de Québec, monsieur Sénécal ayant déclaré lui-même, devant les cours de justice, que les élections de la Province de Québec, lui avaient coûté environ cinq cents piastres (\$500.00) à six cents piastres (\$600.00) par comté, dans plusieurs comtés. Il a dû dépenser beaucoup d'argent aussi dans l'achat des journaux, ou en s'intéressant de quelque manière dans ces journaux-là. J'ai fait moi-même une offre pour un de ces journaux à Montréal, et la personne intéressée m'a déclaré avoir vendu à monsieur Sénécal au-delà du double de ce que j'avais offert moi-même.

Q. Qu'entendez-vous dire par acheter un journal ?

R. Je veux dire acquérir la propriété du journal.

Q. Alors, c'est la propriété du journal que Monsieur Sénécal aurait achetée ?

R. Oui, monsieur, de manière que ce journal pût ensuite défendre ses intérêts ; je veux parler du journal *Le Monde*.

Q. Savez-vous quelle somme il a payée pour ce journal ?

R. Moi, j'avais offert treize mille piastres (\$13,000.00) et, si je me rappelle bien, il a été vendu pour trente mille piastres (\$30,000.00) ou trente cinq mille (\$35,000.00). C'était plus du double de mon offre.

Q. Est-ce qu'il n'y avait pas des dépenses nécessaires à faire, pour l'organisation d'un syndicat comme celui qui a été organisé par monsieur Sénécal ?

R. Pour l'organisation du syndicat lui-même, je ne vois que quelques petites dépenses, que chaque membre fait lui-même, comme nous avons fait nous-mêmes. J'ai été à Québec, j'ai été d'un bord à l'autre, je me suis mis sur le chemin pendant un mois de temps, et je n'ai jamais eu un sou de personne, c'était des dépenses personnelles. Pour l'organisation du syndicat, je ne vois pas de dépenses qui en valent la peine.

Q. Vous n'avez pas d'autres renseignements à nous fournir, au sujet de cette demande de soixanté et quinze mille piastres (\$75,000.00), faite par monsieur Sénécal ?

R. D'autres renseignements à vous fournir ? si c'en est un celui-là, je vous dirai que cela a porté mes associés au découragement ; ils ont abandonné la chose et déclaré ne pas vouloir continuer ces pourparlers de fusion.

Q. On a dit, qu'en vendant à la compagnie du Pacifique, les lignes de Saint-Lin et de Saint-Eustache en même temps que la section Ouest du chemin, le gouvernement avait favorisé des spéculations de la part des porteurs de bons des compagnies de ces lignes, avez-vous quelques renseignements à nous donner sur ce point ?

R. Je crois que les renseignements, que je pourrais vous fournir, sont

constatés dans les procédés de certaines causes, qui ont été instruites devant la Cour Supérieure de Montréal.

Q. Pourriez-vous nous indiquer ces causes ?

R. Je ne me rappelle pas.

Q. Savez-vous si monsieur King, le beau-père de monsieur Chapleau, avait des intérêts dans ces lignes de Saint-Lin et Saint-Eustache ?

R. Certainement, parce qu'il a acheté les parts, que j'avais souscrites moi-même, ainsi que les parts souscrites par monsieur Gustave Drolet.

Q. Il a acheté les parts que vous aviez ?

R. Oui, monsieur, dans les commencements, nous avons formé un syndicat pour partir la chose, et je sais que monsieur le colonel King s'est intéressé dans ce chemin.

Q. Savez-vous, s'il possédait encore les parts, dont vous venez de parler, lors de la vente ?

R. Je ne sais pas.

Q. Monsieur Sénécal avait-il des intérêts dans ces lignes de Saint-Lin et de Saint-Eustache ?

R. Il devait en avoir, parce que ces lignes l'intéressaient beaucoup.

Q. Je vous demande s'il avait des parts ?

R. Je ne puis pas vous dire s'il avait des actions ; je n'en sais rien.

Q. Au moment de la vente ?

R. Je n'en sais rien.

Q. Savez-vous combien ont été vendues, quelque temps avant la vente au Pacifique, les actions de ces compagnies ?

R. Je sais que c'est un bas prix, mais je ne puis pas préciser.

Q. On a dit que quelques députés avaient voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, moyennant certains avantages pécuniaires ou souscriptions électorales ou autres faveurs, connaissez-vous quelque chose à ce sujet-là.

R. Je ne connais rien personnellement à ce sujet.

Q. Connaissiez-vous les arrangements intervenus entre la compagnie du chemin de fer du Nord et le Grand-Tronc, subséquemment à la vente ?

Non, monsieur, si ce n'est ce qui a été publié dans les journaux.

Q. Etes-vous en état de nous dire quel profit le syndicat Sénécal a pu réaliser par ces arrangements-là ?

R. Non, monsieur, je ne puis pas vous dire cela, je sais qu'il y a eu du trouble entre eux ; je ne sais pas s'ils peuvent le dire eux-mêmes.

Q. Savez-vous si les obligations, qui ont été émises par la compagnie du chemin de fer du Nord, ont pu être négociées ?

R. A venir jusqu'à aujourd'hui ?

Q. Oui.

R. Je n'en connais rien personnellement.

Q. Vous ne savez pas non plus, si le gouvernement fédéral, par les derniers arrangements, a acheté ces obligations-là ?

R. Je n'en sais rien.

Q. On a dit que Sir Hugh Allan avait chargé monsieur le curé Labelle

d'offrir neuf millions de piastres (\$9,000,000) pour le chemin de fer, y a-t-il quelque chose de fondé dans cette rumeur-là ?

R. Je n'en connais rien.

Q. Je suppose que vous ne connaissez rien non plus du règlement avec la cité de Québec, ce règlement qui a suivi la vente ?

R. Non, monsieur, je n'en connais rien ; j'ai pris connaissance de ce qui a été publié, c'est tout.

Q. Croyez-vous qu'un gouvernement puisse exploiter un chemin de fer aussi avantageusement qu'une compagnie particulière ?

R. Certainement non ; je crois que c'est de mauvaise politique, pour un gouvernement d'exploiter des chemins de fer, et en saine économie politique, cela ne doit pas se faire.

Q. Avez-vous une idée des recettes, que la section-Est du chemin de fer a pu donner, depuis qu'elle a été vendue au syndicat-Sénécal ?

R. Non, monsieur, je n'en ai aucune idée ; tout ce que je pourrais vous donner, ce serait un état que monsieur Sénécal m'avait fourni lui-même, pour le syndicat-Allan et autres ; c'est tout.

Q. Lors des pourpalers de fusion ?

R. Oui, monsieur, lors des pourpalers de fusion entre les deux syndicats, et cet état mentionne les recettes du chemin de fer pour la partie Est, et pour la partie Ouest.

Q. Pendant le temps de son administration ?

R. Oui, monsieur, pendant le temps de son administration, les grosses recettes (passagers, frets, malles et divers), copies des entrées mêmes de l'état officiel, signé de monsieur Shackell, l'auditeur, s'élevaient pour les douze (12) mois de l'année mil huit cent quatre-vingt-un (1881), à la somme de neuf cent trente huit mille, deux cent soixante et seize piastres et trente-cinq cents (\$938,276.35). En divisant les deux sections de l'Est et l'Ouest, pour les derniers six mois seulement, il estime les revenus de la partie Est seulement à deux cent dix-huit mille deux cent douze piastres et quatre-vingt-une cent (\$218,212.81), et pour la partie Ouest, à cent quatre-vingt-quinze mille quatre-vingt-huit piastres et quatre-vingt-neuf cents (\$195,088.89), formant en tout, pour les deux sections et pour les derniers six mois expirés au trente (30) Juin, mil huit cent quatre-vingt-un (1881), quatre cent treize mille, trois cent une piastres et soixante et dix cents (\$413,301.70), c'est-à-dire qu'il estimait tous les revenus à cette somme.

Avant d'avoir une réponse du gouvernement de Québec, touchant notre soumission, et dans l'espace de vingt-quatre (24) à quarante-huit (48) heures, nous fûmes informés que la moitié du chemin avait été vendue au Pacifique. C'est monsieur Dansereau, qui est venu m'en informer chez moi, sans avoir eu occasion, ou été mis à même de soumissionner de nouveau, pour la section-Est seulement. La seule information que j'ai eue de la vente, c'est une lettre privée qu'un des ministres m'adressait ; mais cette lettre est arrivée après monsieur Dausereau, qui venait m'apprendre la vente dans l'après-midi du même jour, c'est la seule information que j'en aie eue.

Q. Dans quel mois avez-vous appris cette nouvelle ?

R. C'est le premier de mars, mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), que monsieur Dansereau est venu m'informer du fait que la vente du chemin était faite, et c'est le quatre de mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) que le contrat a été signé. Nous n'avons pas été mis à même de faire une soumission pour l'achat de la section-Est. C'est une nouvelle raison, pour laquelle nous avons cru que l'on ne voulait pas nous vendre le chemin.

Q. Connaissez-vous quelque autre chose, qui soit de nature à éclairer la commission sur les matières de cette enquête ?

R. Je n'ai rien à ajouter à ce que je viens de déclarer.

Q. Vous savez que c'est la compagnie de Colonisation du Nord, qui a entrepris de construire la partie du chemin de fer entre Montréal et Ottawa, et que c'est Sir Hugh Allan qui était le président de cette compagnie ?

R. En quelle année était-ce ?

Q. Avant mil huit cent soixante et quinze (1875) ?

R. Je ne me rappelle pas de cela du tout.

Q. Pouvez-vous nous dire, si parmi les membres du syndicat Allan-Rivard, dont vous avez donné les noms au gouvernement, dans le temps, il y a plusieurs qui, ensuite, se sont retirés et qui ont déclaré ne pas avoir donné leur nom, entr'autres monsieur Gault, le député de Montréal ?

Q. Oui, monsieur, c'est Sir Hugh Allan, qui m'avait autorisé à donner leurs noms, mais ils ont été vus après cela par les membres de l'autre syndicat, et ils ont changé d'opinion, mais c'est Sir Hugh Allan qui m'avait donné leurs noms.

Q. Considérez-vous, qu'il était nécessaire pour la Province de Québec et pour notre chemin de fer d'avoir des raccordements avec l'Ouest ?

R. C'était nécessaire, sans doute, c'était bien désirable dans tous les cas d'avoir des raccordements avec l'Ouest.

Q. Il a été dit que Sir Hugh Allan, président de la compagnie de colonisation du Nord, n'ayant pu malgré toute son influence, construire le chemin de fer entre Montréal et Ottawa, n'aurait pas pu assurer à la Province de Québec les raccordements avec l'Ouest ?

R. Je ne connais pas les raisons, pour lesquelles il a abandonné la construction du chemin de fer entre Montréal et Ottawa, mais ce n'est pas une preuve, qu'il n'était pas en état de le faire.

Q. Croyez-vous qu'il était capable d'assurer les raccordements avec l'Ouest ?

R. Je le crois, d'autant plus que ce chemin de fer, dont il a été question pour les raccordements, est très-avancé, d'après les informations que j'ai vues dans les journaux. On y travaille actuellement à ce chemin de fer. Sir Hugh Allan mentionnait ce chemin, et je crois que

c'est le Président de cette compagnie qui était en rapport avec Sir Hugh Allan dans le temps.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT.

Sténographe

LE DIX-HUITIEME jour de Décembre 1885.

PRESENT : L'honorable A. B. ROUTHIER.

Commissaire Royal.

DEPOSITION de l'Honorable LOUIS BEAUBIEN, *de Montréal, député, dans le district de Montréal, âgé de 48 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes député à l'Assemblée Législative de Québec ?

R. Oui, monsieur

Q. Depuis combien d'années ?

R. Depuis mil huit cent soixante-sept (1867).

Q. Vous avez été en faveur de la politique du gouvernement en mil huit cent soixante quinze (1875), lorsqu'il s'est agi de construire le chemin de fer du Nord, si je me rappelle bien ?

R. Lorsque monsieur De Boucherville s'est chargé de la construction du chemin de fer du Nord.

Q. Oui ?

R. Je puis dire que, personnellement, j'étais opposé à cette mesure, mais je n'ai pas voté contre en chambre, parceque j'ai cru que cela aurait été inutile. Nous n'étions que très peu de mon avis, de sorte que j'ai supporté la politique du gouvernement avec les conservateurs, et je crus dans le temps avoir exprimé mon opinion que le gouvernement s'en retirerait à meilleur marché, en continuant de subventionner les compagnies en leur laissant bâtir le chemin elles-mêmes.

Q. Etes-vous encore du même avis que le gouvernement a eu tort de se charger de cette construction ?

R. Oui, monsieur. Le gouvernement fédéral n'a pas voulu lui-même bâtir le chemin de fer du Pacifique, il l'a fait bâtir par une compagnie subventionnée.

Savez-vous, si les compagnies, qui avaient entrepris de construire ces chemins de fer, ont déclaré dans le temps qu'elles étaient incapables de continuer la construction du chemin ?

R. Pour la compagnie de colonisation du Nord, cette déclaration n'a pas été faite par la compagnie, que je sache.

Q. Quelle a été votre opinion, relativement au changement de tracé, entre Maskinongé et Terrebonne ?

R. On aurait dû adopter la ligne du Bout de l'Isle.

Q. Vous croyez que l'on aurait dû garder l'ancien tracé ?

R. Oui, monsieur. L'expérience le prouve tous les jours encore.

Q. Pouvez-vous entrer dans quelques détails à ce sujet ?

R. L'expérience est que des amis du chemin de fer du Nord, à l'heure qu'il est, et ceux qui sont intéressés dans ce chemin, pensent de temps en temps ou songent plutôt sérieusement à se diriger dans Montréal par le Bout de l'Isle. D'abord, la ligne est très-encombrée entre St-Martin et Montréal, avant qu'il se soit écoulé un an, il y aura une double voie jusqu'à ce point, et la ligne du chemin de fer était tellement plus longue en passant par St-Martin, que la ligne droite s'imposait par le Bout de l'Isle.

Q. Avez-vous eu connaissance de la construction du chemin de ceinture, le loop-line, à Trois-Rivières, et avez-vous une opinion sur cette construction ?

R. L'opinion, que j'en ai et que j'en ai toujours eue, est que cela était parfaitement inutile. La preuve, c'est qu'on ne s'en est jamais servi.

Q. Savez-vous qu'elles ont été les raisons du gouvernement d'alors pour construire ce chemin de ceinture ?

R. Capter la faveur des Trois-Rivières. Il n'y avait qu'une raison politique, qui pouvait engager le gouvernement à faire une dépense pareille, quand il pouvait se rendre à un endroit avec une seule ligne, et qu'il s'y rend maintenant par deux lignes, dont il ne se sert pas. Cela n'a jamais servi depuis ce temps-là que comme cour. Chaque fois que l'on passe à Trois-Rivières, on voit des chapelets de chars là-dessus, qui ne sont pas employés.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet du contrat des *nut-locks*, donné par l'administration Joly au Docteur MacKay ?

R. J'ai fait la discussion sur cette question des *nut-locks*, dans la chambre et sur les hustings, avec les documents publics et avec les assertions de la presse. Mais, personnellement, je n'ai rien connu à ce sujet.

Q. Connaissez-vous la valeur de la propriété à Montréal ?

R. Un peu.

Q. Voulez-vous nous dire si, à votre avis, l'acquisition de la propriété Bellerive était nécessaire pour le chemin de fer, et si cette propriété a été payée sa juste valeur ?

R. Si l'acquisition de cette propriété était nécessaire ? La preuve qu'elle n'était pas nécessaire, c'est qu'on ne s'en est jamais servi pour faire un dépôt-terminus. Elle était par trop petite. Elle avait un quart de moins d'étendue que la gare des casernes, comme on l'appelle, qui est tout-à-fait insuffisante. La ville en a bénéficié en en faisant un parc public. Quant à la valeur de la propriété, je ne me rappelle pas le prix qu'elle a été payée.

Q. Elle a été payée soixante centins du pied ?

R. Soixante centins du pied. Vous me demandez mon opinion sur le prix au moment de l'achat ?

Q. Oui, en mil huit cent soixante-dix-huit (1878), dans l'automne.

R. Je puis dire qu'à cette époque-là, aucun capitaliste n'aurait voulu donner ce prix-là pour, c'est mon opinion, et je connais des achats qui se sont faits dans le voisinage du terminus proposé, où les terrains ont été achetés pour vingt-cinq et trente centins du pied, et l'acheteur était M. Trudeau.

Q. La ferme Gale était-elle nécessaire et avantageusement située pour le chemin de fer ?

R. La ferme Gale était mieux située pour le chemin de fer, et je crois que tous les terrains ont été utilisés.

Q. Vous avez blâmé la construction de l'embranchement de St-Martin ?

R. Je crois avoir plaidé tout le temps pour le Bout de l'Isle qui était l'opposé de celui-là.

Q. Est-ce que vous ne pensez pas, qu'à raison des ponts à construire l'autre ligne eût coûté plus cher ?

R. Je suis d'opinion que, le pont même pris en considération, la ligne par le Bout de l'Isle, aurait coûté meilleur marché, même autant que je me rappelle, il y a eu des erreurs de calculs considérables faites par les ingénieurs, je puis dire cela, parce que j'ai eu connaissance des discussions qui ont eu lieu sous ce rapport-là.

Q. Savez-vous qui est-ce qui a construit les embranchements de Joliette et de Berthier ?

R. Les embranchements de Joliette et de Berthier ? C'est M. Roberge, je crois, qui les a construits.

Q. Savez-vous, si M. Sénécal avait des intérêts dans ces lignes ?

R. Je ne le connais pas personnellement.

Q. Auriez-vous quelques renseignements à nous fournir, à ce sujet, de nature à établir que M. Sénécal ou d'autres auraient fait une spéculation frauduleuse, en vendant ces embranchements de chemin de fer au gouvernement ?

R. Je ne connais pas les chiffres, je n'ai jamais connu que ce que j'en ai vu dans les discussions publiques.

Q. Avez-vous pris connaissance de quelque manière de l'organisation de l'administration du chemin de fer du Nord par M. Sénécal, comme surintendant, et seriez-vous en état de nous donner des renseignements au sujet de cette administration ?

R. Si cette administration a été dispendieuse ?

Q. S'il administrait bien, s'il était bon ou mauvais administrateur ?

R. Je connais certains faits, qui prouvent que l'administration a été défectueuse, mais je ne pourrais pas parler d'une manière générale, je citerai ce qui est à ma connaissance seulement. On avait promis à des commerçants de leur livrer en temps et lieu les facilités nécessaires et le nombre de chars voulus, pour leur permettre de transporter leurs

produits. Les chars n'ont pas été fournis à temps, et les articles, ayant été apportés aux stations, ont été endommagés. Les commerçants ont beaucoup perdu pour ne pas avoir pu transporter leurs produits aux marchés américains. Il s'en est suivi des dommages considérables, dont le public a eu connaissance, entr'autres les dommages qui ont été payés à M. Robillard et à M. Caron. On n'avait pas su apprécier la capacité de transport de ce chemin de fer.

Q. Les produits dont vous parlez étaient du foin ?

R. Oui, monsieur.

Q. Il y a eu une enquête, faite n'est-ce pas, devant le comité des comptes publics à ce sujet-là ?

R. Oui, monsieur.

Q. Savez-vous si le fait, que les chars n'ont pas été fournis, dépendait du chemin de fer du Nord ?

R. Je ne sais pas.

Q. Savez-vous, si le South-Eastern avait promis au chemin de fer du Nord de livrer un certain nombre de chars qu'il n'a pas livrés ?

R. Je crois que les chars n'ont pas été fournis en effet par le South-Eastern ; mais je sais que le marché avait été fait par la compagnie du chemin de fer du Nord avec une autre compagnie de chemin de fer, avec laquelle elle aurait dû prendre ses précautions, et la compagnie du chemin de fer du Nord était responsable vis-à-vis de ces commerçants.

Q. Savez-vous, si ces marchands de foin ne détenaient pas eux-mêmes les chars aux Etats-Unis pour attendre la hausse sur le foin ?

R. Cela n'est pas à ma connaissance.

Q. Vous ne savez pas s'ils étaient tenus de faire voyager les chars un certain nombre de fois par mois, ce qu'ils n'auraient pas fait, et que cela aurait été la cause du retard ?

R. Le fait, que j'ai mentionné là, m'a été communiqué, tel que je le connais, par les personnes qui ont souffert du retard, et c'est tout ce que j'en connais.

Q. Auriez-vous d'autres faits à nous citer, tendant à nous démontrer que l'administration du chemin de fer du Nord était défectueuse ?

R. Non, monsieur, je ne me suis pas enquis de cela, et jamais je n'ai suivi les affaires de la compagnie comme administration.

Q. On a accusé monsieur Sénécal d'avoir dissimulé le revenu net du chemin de fer, de façon à déprécier le chemin et à pouvoir l'acheter plus tard à meilleur marché, pouvez-vous dire quelque chose à ce sujet-là que vous connaissiez et qui soit de nature à éclairer cette Commission ?

R. Je ne pourrais vous citer aucun fait, qui soit à ma connaissance. Il n'y a que le fait qu'il a acheté la propriété. Il espérait dans le succès de la compagnie avant d'acheter.

Q. On a dit aussi d'un autre côté, qu'il a retiré un salaire plus élevé que la commission à laquelle il avait droit, connaissez-vous quelque chose à ce sujet-là ?

R. Je ne connais rien personnellement.

Q. Croyez-vous qu'un gouvernement puisse exploiter un chemin de fer avec autant d'avantages qu'une compagnie particulière ?

R. Je ne le crois pas.

Q. Si je me souviens bien, vous n'étiez pas opposé à la vente du chemin de fer du Nord en principe ?

R. J'ai demandé que l'on ne fit pas la vente dans le moment où on voulait la faire. Nous n'avons jamais discuté le principe de savoir, s'il était opportun ou non de vendre le chemin de fer du Nord. Le point de discussion était de savoir, du moins autant que j'y étais concerné, si le chemin devrait être vendu dans le moment, et j'étais d'opinion que l'on devait retarder de faire la vente, et que l'on aurait pu le faire avec avantage, et l'avenir m'a donné raison.

Q. Voulez-vous entrer dans quelques détails sur cette dernière partie de votre réponse, que l'avenir vous a donné raison ?

R. Il a été vendu quatre millions de piastres (4,000,000.00).

Q. Vous parlez de la section Est seulement ?

R. Je parle de la section Est du chemin. Elle a été vendue quatre millions de piastres (\$4,000,000.00). Le Grand-Tronc en a acheté le contrôle, évaluant l'entreprise dans cette opération à cinq millions et quart. Et le gouvernement fédéral en est devenu possesseur dernièrement, et il en a passé le contrôle au Pacifique, pour la somme de cinq millions et demi. De sorte que si le chemin de la Province de Québec était vendu aujourd'hui, on l'estimerait sur le marché au-delà d'un million et demi plus cher, que le gouvernement ne l'a vendu, et cela rien que deux ans après la vente. On a dit que l'augmentation dans la valeur du chemin était due au trouble et à l'activité que l'on avait déployés pour mettre ce chemin de fer sur le marché et lui faire sa valeur. Je puis dire que, dans le moment même où l'honorable M. Chapleau disait en chambre, en faisant son discours lors de la vente du chemin de fer du Nord, que ce chemin de fer, c'est-à-dire, que la section-Est, ne pouvait être vendue au Pacifique, parce que le chemin de fer du Pacifique ne voulait pas l'acheter, je puis dire qu'à ce moment-là, à ma connaissance personnelle, le chemin de fer avait de la valeur aux yeux mêmes de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, que la compagnie du Pacifique était disposée à l'acheter, à le payer le même prix qu'il a été vendu à monsieur Sénécal et à ses amis, et à payer le même intérêt ; il n'y avait qu'une petite différence, c'est que les directeurs de la compagnie du Pacifique n'étaient pas consentants à devenir propriétaires des embranchements, lesquels embranchements n'appartenaient pas à la Province de Québec, mais appartenaient à des individus. Je veux parler des embranchements de St-Lin et de St-Eustache ; de sorte que, si à cette époque-là, l'honorable monsieur Chapleau avait voulu amener le chemin de fer du Pacifique jusqu'à Québec, il aurait pu le faire en vendant à la compagnie du Pacifique. Dans le temps, j'ai offert à l'honorable monsieur Chapleau d'aller avec lui à Montréal, et que si je ne pouvais pas établir ce fait-là, que je consentirais à la mesure qu'il proposait en chambre. Durant cette session de la vente

du chemin de fer du Nord, certains directeurs de la compagnie du Pacifique m'ont donné le fait, que je viens de mentionner, dans des conversations que j'ai eues avec eux. L'honorable M. Chapleau dit encore dans son discours, qu'il n'existait aucun document sur les négociations qui auraient pu avoir lieu entre le gouvernement et la compagnie du Pacifique. Or, j'ai appris de ces mêmes directeurs, que certains directeurs de la compagnie du chemin de fer du Pacifique avaient adressé une lettre à l'honorable monsieur Chapleau ; monsieur McIntyre, qui est un de ceux qui m'ont ainsi parlé, a ajouté : "que monsieur Chapleau produise donc cette lettre-là," et je suis convaincu que, de ce moment-là, le Pacifique aurait acheté le chemin de fer, aurait payé cinq millions de piastres (\$5,000,000.00) pour et l'intérêt ; mais le Pacifique ne voulait avoir rien à faire avec les embranchements de St-Lin et de St-Eustache.

Q. Voulez-vous nous dire quels sont ces directeurs de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, qui vous ont parlé ainsi que vous venez de le rapporter.

R. Quand j'ai dit tantôt que j'avais rencontré quelques-uns de ces messieurs, j'ai fait allusion à M. McIntyre, à M. Stephens, M. Angus était aussi présent.

Q. Dites-vous que la compagnie du chemin de fer du Pacifique aurait été disposée à payer huit millions de piastres (\$8,000,000) pour tout le chemin de fer du Nord sans ces embranchements ?

R. Je dis que je suis convaincu que la compagnie du chemin de fer du Pacifique aurait payé huit millions de piastres (\$8,000,000), en déduisant le prix de ces embranchements.

Q. Et que sur ce prix-là, ils auraient payé l'intérêt à cinq par cent ?

R. Oui, monsieur.

Q. Maintenant, savez-vous pour quelle raison le gouvernement a tenu à vendre ces embranchements avec le chemin de fer ?

R. Ces embranchements-là ont été évalués à dix mille piastres (\$10,000) du mille, et ils n'avaient certainement pas coûté dix mille piastres du mille, et ma conviction est que cela a été fait dans le but de favoriser certains amis, en insistant autant qu'on l'a fait sur la vente de ces embranchements. Dans les négociations, qui ont eu lieu entre le gouvernement et les deux syndicats, la première condition mise par M. Chapleau pour l'achat du chemin était toujours que les embranchements devaient être achetés au prix de trois cent mille piastres (\$300,000), et les deux syndicats ont dû se soumettre à cette condition-là, bon gré mal gré.

Q. Savez-vous quelles sont ces personnes que l'on a voulu favoriser par ces transactions ?

R. Je savais que M. Sénécal était en mesure de se procurer les valeurs de ces compagnies-là. C'était en sa faveur et en faveur de ses amis.

Q. Savez-vous s'il était porteur des bons de ces compagnies ?

R. Je crois que oui.

Q. Et savez-vous à quelle condition il en était devenu acquéreur, à quel prix il les avait achetés ?

R. Il a dû se procurer ces bons-là à très-bon marché, parce qu'on me les a offerts à moi-même pour un prix nominal peu de temps avant.

Q. Et vous n'en avez pas voulu ?

R. Non, monsieur, je n'en ai pas voulu.

Q. Est-ce la vente même de ces embranchements ou seulement le prix de vente que vous trouvez à blâmer.

R. Je blâme la vente de ces embranchements-là, parce que par cette vente on nuisait considérablement à la vente de la propriété de la Province. Ainsi, on disait aux deux syndicats, il faut d'abord que vous preniez les deux embranchements, et les deux syndicats se sont soumis à cette condition. Si on ne leur avait point posé l'achat de ces deux embranchements, on aurait pu faire de meilleurs arrangements avec les syndicats pour l'achat de la propriété de la Province, et je pense encore, comme je l'ai déjà dit, que l'on aurait pu vendre le chemin de fer à la compagnie du Pacifique dans le moment. Mais il y a eu, dans toutes ces négociations-là, un désir manifeste et évident de favoriser, quand même les Messieurs du syndicat No 1.

Q. C'est-à-dire le syndicat de M. Sénécal ?

R. Le syndicat Sénécal.

Q. Pouvez-vous nous donner quelques renseignements à ce sujet, et pouvez-vous citer quelques faits ?

R. D'abord on n'a pas annoncé suffisamment, que l'on avait l'intention de vendre le chemin de fer du Nord, et on n'a pas cherché à attirer les capitalistes, comme on le fait généralement, lorsqu'il s'agit de négociations de cette nature-là, et je puis dire que le syndicat No 2 ne s'est formé que grâce à la sollicitude et aux sollicitations de deux ministres, qui voulaient augmenter, autant que possible, le nombre des soumissionnaires, et se procurer des demandes, aussi nombreuses et aussi élevées que possible, pour cette propriété de la Province qui devait être vendue. Dans le temps, je sais qu'un ministre a eu des communications assidues avec M. Rivard et un autre avec moi-même. Nous fûmes amenés plusieurs fois à venir à Québec, et nous consentîmes à former ce syndicat-là sur leurs pressantes demandes, et leur but était louable. Ils n'avaient pas l'intention de nous favoriser plus que d'autres, mais ils voulaient augmenter le nombre des soumissionnaires, autant que possible, et j'ai réussi, avec le secours de Sir Hugh Allan, et de M. Rivard et d'autres amis à former un syndicat, dans lequel je n'ai jamais été, dont je n'ai jamais fait partie moi-même, et cela à cause de ma position comme député. Ce syndicat a fait, je crois, les meilleures propositions, des propositions de beaucoup plus élevées que celles de M. Sénécal, et était composé d'hommes plus solides au point de vue du capital, et le capital voulu avait été souscrit par des gens en état de déboursier le montant par eux souscrit, et le prix était plus élevé. Les garanties personnelles étaient égales ou plutôt supérieures. Il me semble qu'il n'y avait pas à balancer entre les deux syndicats, si on

n'avait pas été, comme je l'ai dit tantôt, plus disposé à favoriser quand même le syndicat de M. Sénécal et de ses amis. On nous a reproché dans le temps de manquer d'une chose, les raccordements avec l'Ouest. Sir Hugh Allan s'était joint à nous justement, parce qu'il voulait faire à la compagnie du Grand-Tronc l'opposition par terre, que la compagnie du Grand-Tronc lui faisait par la Dominion Line sur la mer. Son but principal était de pouvoir fournir sa flotte de cargaison. Par conséquent, il ne pouvait faire autrement, que d'établir ces raccordements de suite à mesure que le chemin aurait été construit et mis en opération avec l'Ouest. M. Sénécal a dit dans le temps, lui, qu'il avait ces raccordements avec l'Ouest tout droits. L'avenir a prouvé qu'il n'y avait rien de la sorte.

Q. Savez-vous de source certaine, qu'il n'avait aucun de ces arrangements-là ?

R. Il n'avait aucun de ces arrangements-là, et il ne pouvait pas les avoir non plus, parcequ'il n'était pas en possession du chemin de fer. Ces raccordements-là se font avec des compagnies de chemin de fer, quand on est en possession d'un réseau, et que l'on peut faire ses conditions de *freight* comme propriétaire de ces lignes-là. Or, monsieur Sénécal n'était que le gérant de la propriété dans le temps. Il n'était pas le propriétaire, et il ne pouvait pas promettre pour plus tard des avantages sur la ligne, qui ne lui appartenait pas, mais qui était en vente alors. C'est tout ce qu'il pouvait promettre. Certainement que Sir Hugh Allan et ses amis étaient en mesure de promettre autant que lui. Ce qui faisait la force du Syndicat No. 2 pour ces raccordements avec l'Ouest, c'était la nécessité de fournir à la ligne Allan ses chargements, aux meilleurs taux possibles, aux taux les plus rémunérateurs possibles.

Q. Vous n'avez pas d'objection à nommer les ministres qui ont sollicité la formation du syndicat Allan-Rivard ?

R. C'est à la demande de l'honorable monsieur Ross que moi, j'ai entrepris, quoiqu'il m'en coûtât beaucoup, de travailler à la formation du syndicat No. 2 ; c'est à la demande et aux sollicitations de l'honorable monsieur Loranger que monsieur Rivard en fit autant que moi. Nos travaux furent complètement couronnés de succès, et nos actionnaires réfléchirent sérieusement à la question, et aux dangers qu'ils couraient, et c'est après mûre délibération qu'ils firent leurs souscriptions. Sir Hugh Allan aurait désiré qu'on lui permit de souscrire presque tout le capital à lui seul, mais pour que la province fut suffisamment représentée, il fut décidé qu'on lui accorderait à lui et à ses amis, un peu moins que la moitié du capital. L'entreprise était donc sérieuse, et la position des actionnaires la garantissait aux yeux du gouvernement. L'offre était meilleure et plus élevée que celle du syndicat No. 1, aussi, lorsque l'honorable monsieur Chapleau vit qu'il ne pouvait vendre le chemin de fer au syndicat No. 1, sans se mettre dans une fausse position devant le pays, il décida de changer son projet et de vendre la partie Ouest à la compagnie du chemin de fer du Pacifique. Ainsi, on peut dire, que la formation du syndicat No. 2 est la principale cause de la vente à la compagnie du Pacifique, vente qui

a amené cette compagnie à Montréal. Le syndicat No. 2 avait l'option d'acheter ou de louer le chemin, mais, on remarquera que dans le cas, où il n'aurait pas acheté le chemin de fer, le loyer qu'il accordait était l'équivalent de l'intérêt à cinq par cent sur le capital, que l'on était disposé à donner pour le chemin. Ainsi, il donnait quatre cent vingt-cinq mille piastres (\$425,000) de loyer pour les cinq (5) premières années, quatre cent cinquante mille piastres (\$450,000.00) pour les cinq années suivantes, quatre cent soixante et quinze mille piastres (475,000.00) pour les cinq autres années suivantes et cinq cent mille piastres (500,000.00) pour les dix (10) années suivantes. Comparaison : loyer de vingt cinq (25) ans, syndicat No. 1 : Onze millions, cinquante-cinq mille piastres (\$11,055,000), Syndicat Allan Rivard : onze millions sept cent cinquante mille piastres (\$11,750,000.00). Différence, six cent quatre-vingt-quinze mille piastres (\$695,000.00).

Dans ses offres le syndicat No. 2 payait le chemin de fer huit millions et demi de piastres (\$8,500,000.00) en sus des embranchements, assumait toutes les obligations du gouvernement, entr'autres vis-à-vis de Québec, sans réclamer d'indemnité.

Q. On a invoqué contre les offres du syndicat Allan-Rivard, le fait que ce syndicat n'achetait pas le chemin de fer, mais qu'il se réservait seulement la faculté de l'acheter dans un certain délai, et que l'on pouvait craindre que le syndicat, plus tard, ne voulût pas acheter ?

R. Dans ce cas-là, le prix du loyer aurait été payé et on verra qu'il équivaut à cinq pour cent sur le capital, que l'on était prêt à payer pour l'entreprise. Mais le syndicat No. 2 n'a jamais eu l'option, n'a jamais eu l'occasion de se décider à acheter plutôt qu'à louer. Et je suis convaincu qu'il aurait acheté, si le gouvernement lui en avait fourni l'occasion.

Q. Savez-vous si le syndicat Allan-Rivard a eu l'occasion et l'opportunité de faire des soumissions pour la section-Est du chemin seule ?

R. Tout ce qu'il y a eu, ce n'est qu'au moment de clore les arrangements avec le syndicat Sénécal. Deux ou trois jours avant, M. Rivard a reçu une lettre ou un télégramme de monsieur Loranger lui disant, que c'était le temps de faire des soumissions, si on voulait entrer en concurrence avec le syndicat de monsieur Sénécal pour l'achat de la partie Est du chemin de fer. Le syndicat No 2 n'aurait certainement pas eu le temps de faire les calculs nécessaires pour se préparer à faire une soumission raisonnable. Il n'y a jamais eu de soumissions de demandées dans les journaux, cela d'une manière satisfaisante pour qui que ce soit. On a offert, c'est-à-dire monsieur Sénécal a offert, à certains membres du syndicat Allan-Rivard de faire partie de son syndicat, qui devait acheter la section Est du chemin. Mais ces messieurs du syndicat No. 2 insistèrent pour avoir le contrôle, c'est-à-dire une majorité de stock. Naturellement, on ne s'entendit pas ; alors ils refusèrent d'entrer avec monsieur Sénécal. Je puis dire que pour la vente de la partie Est du chemin, il n'y a jamais eu de soumission de demandée.

Q. A-t-il été connu dans le public longtemps auparavant, que le

gouvernement avait l'intention de vendre la section Ouest à la compagnie du Pacifique, et que la section-Est restait en vente ?

R. Je crois qu'il s'est écoulé trois semaines à peu près, entre le temps où l'on a appris que le gouvernement vendait la section-Ouest du chemin à la compagnie du Pacifique, et celui où il s'est décidé à vendre la section-Est au syndicat de monsieur Sénécal. Nous étions en pleine négociation, lorsque tout-à-coup l'honorable monsieur Chapleau arriva à Montréal, réunit les deux syndicats et leur déclara qu'il allait vendre la section-Ouest du chemin à la compagnie du Pacifique, c'est la première nouvelle que tout le monde en avait. Alors le syndicat No. 2 déclara qu'il était fort aise de voir la compagnie du Pacifique prolonger la ligne jusqu'à Montréal.

Q. Dans ce moment-là, est-ce que le syndicat No 2 ne s'est pas occupé de faire des soumissions pour l'achat de la section-Est seulement ?

R. Non, monsieur.

Q. Est-ce postérieurement, ou si c'est avant, que ces tentatives de fusion ont été faites ?

Q. C'est quelques jours après, que ces tentatives de fusion ont été faites.

Q. De fusion entre les deux syndicats ?

R. Oui, monsieur, entre les deux syndicats. C'est cette fois-là qu'il a demandé les soixante-quinze mille piastres (\$75,000).

Q. Est-il vrai que M. Sénécal a déclaré qu'il faudrait lui rembourser, préalablement, soixante-quinze mille piastres (\$75,000), qu'il avait dépensées, si cette tentative de fusion avait lieu entre les deux syndicats ?

R. M. Sénécal déclara qu'il y avait une somme de soixante-quinze mille piastres (\$75,000) déboursée, sur laquelle il ne pouvait pas donner de détails, et qu'il fallait lui rembourser.

Q. Savez-vous de quelque manière quelles étaient ces dépenses, que M. Sénécal avait faites en quoi elles consistaient ?

R. J'ai lieu de croire que j'ai connu quelques-uns de ces déboursés. Il y a l'achat du *Monde*, le journal le *Monde*, qu'il était à transiger, et sur lequel il avait déjà fait des avances, au montant de six mille piastres (\$6,000) à M. Houde. Je n'ai pas eu une connaissance personnelle de la chose, mais j'ai appris cette chose de personnes, avec lesquelles j'étais en négociations moi-même pour acheter le même journal. Il y a aussi l'achat du contrôle des journaux de Québec, de certains journaux de Québec.

Q. Pourriez-vous nous dire quels étaient ces journaux ?

R. L'*Événement* en était un.

Q. Y en avait-il d'autres ?

R. Je n'ai pas de renseignements sur les autres.

Q. Connaissiez-vous d'autres dépenses ?

R. Non, monsieur, je n'en connais pas personnellement.

Q. Croyez-vous que l'organisation de son syndicat ait entraîné quelques autres dépenses ?

R. Non, monsieur, l'organisation de son syndicat ne devait pas entraîner plus de dépenses, que l'organisation du syndicat No 2 n'en a entraînées.

Q. Avez-vous quelques raisons de croire, qu'il y avait dans ce montant de soixante-quinze mille piastres (\$75,000) des souscriptions électorales ?

R. Tout ce que j'en sais, c'est que M. Sénécal a dit lui-même, sous serment, ce que vous connaissez déjà. Personnellement, je ne connais rien.

Q. Vous ne savez pas, si cela entraînait dans cette somme de soixante-quinze mille piastres (\$75,000) ?

R. Non, monsieur.

Q. Savez-vous de quelque manière, si quelques députés ont été induits à voter en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, moyennant quelques avantages pécuniaires, souscriptions électorales ou autres faveurs ?

R. Je ne connais rien personnellement, je n'ai aucune connaissance personnelle de ces faits-là. Je n'étais pas un de ceux qui devaient entrer dans le syndicat, qui a acheté la section Est du chemin de fer, dans le cas où monsieur Sénécal en serait venu à une entente avec ces messieurs.

Q. Avez-vous quelques faits à nous citer, et qui vous ait convaincu que le Premier Ministre d'alors ne voulait pas vendre au Syndicat No. 2, syndicat Allan Rivard ?

R. Le fait que les propositions du syndicat No. 2 étaient les meilleures que la solvabilité de ses membres était la meilleure, et le fait que, plutôt de se décider à faire cette vente, il a divisé le chemin de fer en deux sections, il a donné la section Ouest à la compagnie du Pacifique, et il a vendu l'autre au syndicat de M. Sénécal.

Q. Etes-vous en état de nous dire quels sont les profits que monsieur Sénécal, personnellement, aurait réalisés dans cette transaction ?

R. Dans laquelle des transactions ?

Q. Dans l'achat du chemin de fer du Nord et par suite des arrangements pris avec le chemin de fer du Grand Tronc subséquemment ?

R. Je ne connais pas les affaires personnelles de monsieur Sénécal, je ne puis pas vous dire cela.

Q. Connaissez-vous quels sont les profits qu'aurait réalisés la compagnie du chemin de fer du Nord dans cette transaction ?

R. Elle aurait réalisé la différence entre son prix d'achat et son prix de vente. Elle a acheté le chemin de fer au prix de quatre millions, et elle l'a revendu à cinq millions et quart, et les travaux faits sur le chemin de fer n'ont pas été considérables. Le chemin de fer a été pris par le syndicat de monsieur Sénécal dans le meilleur état possible, et voici ce qui est à ma connaissance personnelle. Il était ballasté abondamment, surabondamment même, d'un bout à l'autre du chemin, et ce ballastage a été fait en grande partie, entre le moment de la vente au syndicat, au quatre mars, et le moment de la livraison, vers le premier de juillet. Pendant

ce temps-là, les magasins ont été, je puis dire, encombrés de tout ce qui était nécessaire à l'exploitation. Le ballastage a été fait sur tout le parcours du chemin, et de nouvelles traverses ont été mises sur le chemin. J'ai appris ces faits des employés de section eux-mêmes dans le moment.

Q. Voulez-vous me nommer les employés qui vous ont donné ces renseignements ?

R. Je ne connais pas leurs noms, ils étaient sur la ligne. Le jour de la livraison du chemin de fer ou les jours qui ont suivi immédiatement, tous ces travailleurs-là ont été congédiés, de sorte que le chemin a été pris en parfait ordre, mais il n'en est pas de même de la section-Ouest qui a été livrée au chemin du Pacifique, celle-là, on l'a livrée telle qu'elle était.

Q. Quels renseignements avez-vous au sujet des approvisionnements ?

R. Les renseignements, dont je parle, et que j'ai reçus dans le moment, c'était par des employés de la ligne, lorsque je voyageais. C'est là tout ce que je sais.

Q. Mais vous êtes bien positif à dire, qu'il y a eu des travaux de ballastage et autres travaux faits sur la section-Est du chemin, entre le moment de la vente et celui de la livraison, c'est-à-dire entre le quatre de mars et le premier de juillet mil huit cent quatre vingt-deux (1882) ?

R. Oui, monsieur.

Q. Ce million et quart que vous fixiez, comme étant le profit réalisé par la compagnie du chemin de fer du Nord, était-il en argent ou en débentures ?

R. C'était la valeur que l'on donnait à ces débentures dans le temps ; on a évalué à un million et quart la différence entre le prix d'achat et le prix de vente.

Q. Savez-vous si ces débentures ont été négociées ?

R. Je n'en sais rien.

Q. Savez-vous quel prix le gouvernement fédéral a payé pour ces débentures ?

R. Je l'ai entendu dire ; c'est tout ce que je sais.

Q. Il n'y a rien de public à ce sujet-là, n'est-ce pas ?

R. Non, monsieur.

Q. Connaissez-vous quelque autre chose, se rattachant à cette enquête, et qui soit de nature à éclairer cette commission sur les diverses accusations qui ont été portées ?

R. Pendant les négociations, qui ont eu lieu, concernant la vente de tout le chemin de fer du Nord, l'honorable monsieur Chapleau exigea le nom des personnes intéressées dans chaque soumission, avec le montant du capital fourni par chaque membre, et le syndicat Allan-Rivard les lui fournit. Mais lorsqu'il s'est agi de la vente de la section Est du chemin, on n'exigea rien de la sorte.—Le syndicat Sénécal et ses différents membres se sont succédés les uns aux autres, sans que le gouvernement se mit en peine de la quantité du stock souscrit par chacun des membres. Il est

même de ces membres de qui fait n'eurent jamais de *stock*, en leur propre nom, et on en juge par la facilité qu'ils eurent de se retirer, quand ils jugèrent convenable de le faire en reprenant leurs avances.

Q. Pouvez-vous en nommer quelques-uns ?

R. Non, monsieur, je ne peux pas en nommer. A propos du ballastage, monsieur Roberge a fait l'assertion suivante, à moi et à plusieurs autres personnes, à ma connaissance, entre autres à l'honorable M. Mercier : quand monsieur Chapleau ou monsieur Sénécal avait besoin d'argent, on me chargeait de faire un compte pour du ballast, même lorsqu'il était évident que rien n'était dû sur le ballast. Je faisais mon compte, et ce n'est pas moi qui touchais l'argent.

Q. Vous ne connaissez rien personnellement à ce sujet-là.

R. Non, monsieur.

Q. Pensez-vous que cela fût possible de se faire payer de tels comptes, sans avoir l'approbation et le concours de l'ingénieur en chef du gouvernement ?

R. Je n'en sais rien, mais je vous dis ce que monsieur Roberge m'a dit.

Q. Savez-vous quel était le montant du capital action du syndicat Allan-Rivard ?

R. Un million.

Q. Souscrit ?

R. Souscrit.

Q. On a dit ici qu'une des raisons, pour laquelle le syndicat No. 2 n'avait pas de frais d'organisation aussi considérable, que celui du syndicat No. 1, serait que quelques-uns des membres du Syndicat Allan-Rivard se seraient emparés des travaux préliminaires faits par le syndicat Sénécal, tels que chiffres, études, calculs, etc. ?

R. Ce n'était pas difficile de connaître leurs calculs. Monsieur Sénécal est allé trouver Sir Hugh Allan, et lui avait demandé, à plusieurs reprises, d'entrer dans son syndicat, et nécessairement, pour l'induire à entrer dans un syndicat, dont il voulait le faire membre, il lui a exposé tous ses projets. Voilà comment j'ai eu ces détails-là. Je n'ai pas pris la peine de les chercher. — On m'a accusé dans le temps d'avoir fureté dans les papiers de monsieur Sénécal, pour trouver des informations, dont j'avais besoin pour le syndicat No. 2 ; mais je déclare ici, que Sir Hugh Allan était en possession de tous les détails, dont il avait besoin, et qu'il me les a communiqués, pour constituer le syndicat No. 2. Il avait été sollicité par monsieur Sénécal lui-même, qui lui avait exposé tous ses plans, naturellement. Il avait été sollicité aussi par monsieur Hall, de Sherbrooke, et par d'autres personnes encore, dont je ne me rappelle pas les noms dans le moment. Mais il connaissait parfaitement toutes les affaires, qui devaient se faire, et c'est par Sir Hugh Allan que nous avons eu tous les renseignements, dont nous avons eu besoin. Jusqu'à ce moment-là, Sir Hugh Allan avait refusé d'entrer dans tous les différents syndicats, et en entrant dans le nôtre, il nous dit : je vais faire mon possible pour réussir, mais je suis convaincu, d'avance que nous n'avons aucune chance, parce que monsieur Chapleau est décidé, quand même, de vendre le chemin de fer au syndicat No. 1.

Q. Vous étiez pour la vente de la section Ouest, à la compagnie du Pacifique ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous avez considéré que c'était une bonne chose ?

R. Oui, monsieur, parce que cela amenait le Pacifique à Montréal.

L'ensemble de la transaction n'était-il pas aussi favorable, que si le chemin de fer en entier eût été vendu au syndicat Allan-Rivard ?

R. L'ensemble de la vente ?

Q. L'ensemble de la vente, c'est-à-dire la vente de la section-Ouest, à la compagnie du Pacifique, et de la section-Est, à la compagnie du chemin de fer du Nord ?

R. L'ensemble n'était pas aussi favorable, parce que nous aurions eu, c'est-à-dire le syndicat No. 2, aurait eu les mêmes communications avec l'Ouest, et de meilleures encore, parce que nous aurions eu toute la flotte Allan et son influence, et le prix d'achat était plus considérable, près de trois quarts d'un million de piastres en faveur du syndicat Allan-Rivard.

Et le témoin ne dit rien de plus.

LE VINGT-SIXIÈME jour de Décembre 1886

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de M. CHARLES LANGELIER, *de Québec, Avocat, dans le District de Québec, âgé de 33 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous avez été député à l'Assemblée Législative de la Province de Québec pendant quelques années ?

R. Oui, monsieur, pendant l'espace d'un parlement, durant le parlement, qui a commencé en mil huit cent soixante-dix-huit (1878). J'ai été élu aux élections générales du mois de mai mil huit cent soixante-dix-huit.

Q. Et vous êtes resté en chambre jusqu'à quelle année ?

R. Je suis resté en chambre jusqu'aux élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un (1881).

Q. Êtes-vous dans le journalisme ?

R. Pas maintenant.

Q. Mais vous l'avez été pendant quelques années ?

R. Oui, monsieur, j'ai été dans le journalisme pendant quelques années, c'est à-dire que j'ai contribué à la rédaction de l'*Electeur*.

Q. Comme collaborateur ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous avez été activement mêlé à la politique du pays depuis plusieurs années ?

R. Depuis mil huit cent soixante-dix-sept (1887).

Q. Connaissez-vous quelque chose, au sujet des détails de la construction du chemin de fer du Nord, et des différentes accusations, qui ont été portées au sujet de la construction du chemin de fer ?

R. La seule chose, qui soit à ma connaissance, c'est cette affaire des *nut-locks*, avec laquelle on a fait tant de bruit. Celle-là je la connais parfaitement bien.

Q. Voulez-vous nous dire ce que vous en connaissez ?

R. Voici ce qui s'est passé. Le docteur Mackay, qui était dans le temps porteur d'une ptaante pour *nut-locks*, comme il appelait cela, est venu me trouver, et il m'a demandé, s'il n'y avait pas moyen de faire accepter cette invention, pour l'appliquer sur le chemin de fer du Nord, qui était alors la propriété du gouvernement de Québec. Alors, je me suis mis en pourparlers avec quelques-uns des ministres, ainsi que monsieur le sénateur Pantaléon Pelletier. Au début, le gouvernement ne se souciait guère d'employer ces *nut-locks*, pour la bonne raison qu'il n'en connaissait pas l'utilité, ni la valeur. Le docteur Mackay a insisté beaucoup, a fait de nombreuses instances, tant auprès de moi, qu'auprès d'autres personnes, et finalement je lui ai dit, que le seul moyen qui pourrait peut-être le faire réussir, ce serait de se procurer une copie de l'ordre en conseil qui avait été passé à Ottawa par le gouvernement fédéral à cette époque-là, lequel avait décidé d'employer cette invention du docteur MacKay. Le docteur MacKay réussit à se procurer cet ordre en conseil en question, que j'ai montré à quelques-uns des ministres. C'était, je crois, à l'Honorable monsieur Starnes et à mon frère, l'Honorable monsieur Langelier. Ils ne se sont pas encore déclarés tout à fait satisfaits. Alors nous leur avons montré le hansard de la chambre des communes du Canada, contenant le discours de Sir Charles Tupper, discours dans lequel il a venté l'utilité pratique de cette invention. Après bien des pourparlers, le gouvernement décida d'employer ces *nut-locks*, mais à un prix moindre que celui payé par le gouvernement fédéral. C'était, je crois, cinq piastres par mille de moins, que ce qui avait été payé par le gouvernement d'Ottawa. Je puis ajouter ceci : il y a eu cinq discussion plus tard en chambre, quand on a prétendu qu'il y avait un scandale, et c'est monsieur Mercier, qui a répondu à monsieur Chapleau avec le discours de Sir Charles Tupper.

Q. Est-ce bien pour les *nut-locks* MacKay, que le gouvernement fédéral avait passé un ordre en conseil, ou n'est-ce pas plutôt pour les *nut-locks* Chapleau ?

R. Autant que je puis me rappeler, c'était pour les *nut-locks* du docteur MacKay. Même ce dernier prétendait avoir été fraudé par certaines personnes, qui s'étaient emparées de son invention, l'avaient modifiée d'une façon insignifiante, et l'avaient fait patenter au nom de monsieur Chapleau.

Q. Il a été dit, que le contrat, donné par le gouvernement au docteur MacKay pour ces *nut-locks*, lui avait été donné, à condition qu'il souscrirait pour certaines élections ?

R. C'est complètement faux. C'est une accusation qui a été répandue à satiété par la presse. Mais c'est complètement faux. Il n'y a eu aucune telle condition de posée, et c'est dans le temps la grande objection que les ministres y faisaient. C'était qu'on les accuserait, comme on les accusait dans le temps, à propos de tout, comme à propos de rien, et c'est pour cela, qu'il y ont mis toutes les précautions possibles, et après s'être assurés que le gouvernement fédéral avait acheté la chose, et il n'a pas été question d'aucune somme d'argent, que le Dr MacKay devait verser dans le fonds électoral ou autrement. Ils ont acheté la patente sur son propre mérite. Il n'a pas été question de souscription.

Q. Savez-vous, si, de fait, le Dr MacKay a souscri pour quelques élections ?

R. Oui, monsieur, il a souscri un certain montant d'argent.

Q. Quel montant d'argent à peu près ?

R. Je ne pourrais pas vous dire exactement le montant, c'est une couple de mille piastres. C'est moi-même qui les ai reçues, et je m'en suis servi dans les élections.

Q. Lesquelles ?

R. Dans les quatre élections, qui ont été faites dans le district de Montréal dans le temps. C'est-à-dire les élections de Verchères, de Rouville, et de St-Hyacinthe. Je me suis servi de l'argent dans ces élections, et je l'ai fait, avec autant moins de scrupule, que le Dr MacKay m'a dit dans le temps, que pour obtenir la passation de l'ordre en conseil à Ottawa, il avait été obligé de payer largement certains députés du fédéral, dont il a mentionné les noms, et j'ai eu d'autant plus raison de le croire dans le temps, qu'il me donna un affidavit de ces faits-là, affidavit que j'ai encore. C'est ce qui a empêché l'enquête d'avoir lieu au Conseil Législatif. Cet affidavit a été préparé un soir chez M. le sénateur Pantaléon Pelletier, et je tiens à ajouter que les ministres, ni aucun des membres du gouvernement local, n'ont connu qu'il y avait eu de l'argent de donné par le Dr MacKay.

Q. Il a été dit que le contrat des *nut-locks* avait été donné au Dr MacKay par M. Letellier alors lieutenant-gouverneur ?

R. C'est complètement faux.

Q. Pour profiter de l'absence de M. Joly et à la condition expresse que le Dr MacKay souscrirait trois mille piastres, pour les élections, qui devaient avoir lieu ?

R. Il est complètement en dehors de ma connaissance, que M. Letellier ait eu rien à faire avec cette transaction des *nut-locks*. C'est moi qui l'ai faite pour la plus grande partie, et c'est avec l'honorable M. Starnes, qui était alors ministre des chemins de fer, que la transaction a été faite, aux conditions expliquées plus haut et après avoir pris

toutes les précautions que j'ai déjà énumérées.

Q. Monsieur le docteur MacKay avait offert à monsieur Joly de lui livrer ses *nut-locks*, à raison de trente piastres \$30.00) du mille, pourvu que le gouvernement les posât, pouvez-vous expliquer, comment il se fait, qu'après le départ de monsieur Joly pour l'Europe, le contrat intervenu avec le docteur MacKay lui donnait droit à cinquante piastres (\$50.00) du mille en par lui posant les *nut-locks* ?

R. Je ne me rappelle pas du tout que le docteur MacKay ait offert ces *nut-locks* pour trente piastres le mile. Dans tous les cas, je n'en ai pas eu connaissance. Je sais, ou je crois plutôt me rappeler, que monsieur Joly avait permis au docteur MacKay de poser ces *nut-locks* sur une certaine partie du parcours du chemin de fer, pour voir de quelle manière cela fonctionnerait. Mais je n'ai pas eu connaissance d'autre chose que cela. J'ignore ensuite les pourparlers, qui ont pu avoir lieu entre monsieur Joly et monsieur le docteur MacKay. J'ai dit tout à l'heure, que j'avais accepté la souscription du docteur MacKay, pour un fonds électoral. Je n'y voyais pas grand mal, parceque depuis vingt ans au moins, le parti libéral avait fait des élections avec l'argent de nos amis, contre l'argent versé par des contracteurs publics, et comme c'était la première fois, que la chance nous était offerte, d'avoir des souscriptions des contracteurs publics, je crois que cela aurait été une erreur que de la manquer.

Q. Vous n'êtes pas capable de spécifier le montant exact de la souscription du docteur MacKay, est-ce que ce n'est pas trois mille piastres (\$3,000.00) ?

R. Non, monsieur, c'est deux mille piastres (\$2,000.00), autant que je puis me rappeler. Je crois qu'il m'a donné deux ou trois cent piastres pour une autre élection. Mais il m'a donné deux mille piastres (\$2,000.00) d'un coup, s'il en a donné plus, c'est à d'autres.

Q. Avez-vous connu quelque chose au sujet des embranchements de Joliette et de Berthier ?

R. Non, monsieur, je ne connais que ce qui a été dit dans le public. Je ne connais rien personnellement.

Q. Connaissez-vous quelque chose, au sujet de l'administration du chemin de fer du Nord par monsieur Sénécal comme surintendant ?

R. Je connais ce qui est venu devant la chambre dans le temps et ce qui a été dit dans le public. Je me rappelle même, que tout ce que je connais, je l'ai dit dans un discours que j'ai prononcé en chambre et qui est rapporté dans les débats de monsieur Desjardins.

Q. On a dit que monsieur Sénécal avait dissimulé les véritables recettes du chemin de fer du Nord, afin de le déprécier et de l'acheter plus tard à meilleur marché, connaissez-vous quelques faits, qui soient de nature à justifier ce que l'on a dit ?

R. J'ai entendu parler de la chose, dans le temps, mais je ne connais rien personnellement à ce sujet. Les seuls renseignements, que j'aie eus, se trouvent dans les comptes publics ou dans les documents officiels, qui sont venus devant la chambre, et comme je viens de le dire, c'est

c'est là dessus que j'ai basé les données, qui se trouvent contenues dans mon discours dont je viens de parler.

Q. Avez-vous quelque chose à ajouter aux raisons que vous avez données dans votre discours au sujet de cette administration ?

R. Non, monsieur, il y a eu une enquête qui a été faite devant le comité des comptes publics ; mais je ne l'ai pas suivie et je ne sais pas ce qui a du y être révélé.

Q. On a dit que monsieur Sénécal avait, dans le but de diminuer la valeur réelle du chemin, chargé au chapitre des dépenses d'exploitation, ce qui aurait dû être chargé au capital. Etes-vous en état de prouver cette accusation ?

R. Non, monsieur, je ne connais rien, personnellement à ce sujet, mais, je sais que c'est une accusation, qui a été formulée maintes et maintes fois, mais je n'en connais rien personnellement, et si j'en ai parlé dans mon discours, il faudrait que j'y réfèrerais, parce que je ne m'en rappelle pas aujourd'hui.

Q. Vous étiez opposé à la vente du chemin de fer du Nord, n'est-ce pas ?

R. Oui, monsieur.

Q. Etes-vous encore d'avis, que cette vente était désavantageuse à la Province de Québec ?

Oui, monsieur, et cela pour deux raisons. La première, c'est que le prix n'était pas assez élevé, la seconde, c'est parce que le gouvernement, en abandonnant la propriété de ce chemin de fer à une compagnie nous a fait perdre les avantages que nous aurions pu en retirer du gouvernement fédéral ; car j'ai toujours cru que, si le gouvernement de la Province de Québec fût resté propriétaire, du chemin de fer du Nord, il disposait d'une influence assez forte auprès des autorités fédérales, pour le faire accepter comme un chaînon du chemin de fer du Pacifique et nous assurer le terminus de ce chemin de fer à Québec.

Il y a une raison, que l'on a donnée dans le temps, en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, et qui a été complètement démentie par les événements postérieurs. On nous assurait qu'en vendant le chemin de fer, cela aurait pour résultat de libérer la Province de Québec d'au-delà d'un million de piastres, qu'il y aurait encore à dépenser, pour compléter le chemin de fer, et depuis la livraison du chemin de fer, il appert par les comptes publics que c'est la Province de Québec qui a continué à payer, bien que le chemin ne lui appartient plus.

Q. Savez-vous si on a essayé, si on a fait des efforts, dans le temps, pour vendre tout le chemin de fer du Nord, soit au gouvernement fédéral, soit à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien ?

R. Il a été dit que le gouvernement avait fait des démarches, mais je ne crois pas que ces démarches fussent sincères.

Voulez-vous nous dire ce qui vous porte à croire cela ?

R. C'est ce qui s'est passé ensuite, les efforts inouïs que le gouvernement a faits pour adopter la mesure, par laquelle le chemin de fer était

transféré au syndicat de M. Sénécal, et le fait que l'on a pas voulu prendre en considération l'offre que l'honorable Dr Ross, de son siège, au Conseil Législatif, a déclaré avoir été faite par le Révérend M. Labelle, de la part de Sir Hugh Allan, de payer neuf millions de piastres pour le chemin de fer du Nord. Suivant moi, ces faits et d'autres circonstances, qui seraient peut-être trop longues à énumérer, m'ont porté à croire que le gouvernement était parfaitement déterminé à vendre le chemin de fer au syndicat de M. Sénécal.

Q. Vous avez dit que le gouvernement avait continué de payer depuis la vente du chemin de fer pour la construction du dit chemin, savez-vous, si c'est pour des travaux faits, postérieurement ou antérieurement, à la vente du chemin de fer du Nord ?

R. D'après ce que j'ai compris, c'était pour des travaux faits postérieurement à la vente du chemin de fer ou qui, s'ils avaient été ordonnés auparavant la vente du chemin de fer, devaient être payés par le syndicat.

Q. Connaissez-vous quelques-uns de ces travaux ?

R. Dans le moment, non. Je ne pourrais pas vous en indiquer. Il faudrait que j'y reverrais.

Q. Vous ne connaissez rien autre chose à ce sujet que ce qui se trouve dans les comptes publics ?

R. Non monsieur ; cela pourrait être une matière d'interprétation, mais, c'est comme cela que je l'ai expliqué, et c'est comme cela aussi que je l'ai entendu expliquer dans une discussion entre l'honorable M. Mercier et l'honorable M. Taillon, lors de la dernière élection, qui a eu lieu dans le comté de Joliette.

Q. Je vous demande si vous avez d'autres sources d'informations que les comptes publics ?

R. Non, monsieur, mais je dois ajouter que monsieur Taillon les interprétait d'une façon différente de monsieur Mercier. Suivant moi, les raisons qu'il a données ne détruisaient pas les arguments de monsieur Mercier.

Q. Il a été dit que plusieurs des députés, qui ont voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, l'avaient fait moyennant certain avantages pécuniaires, souscriptions électorales ou autres faveurs. Avez-vous quelques renseignements à fournir à cette commission à ce sujet-là ?

R. Il est venu à ma connaissance qu'un membre du Conseil Législatif, l'honorable monsieur Savage, aurait reçu de l'argent de monsieur Chapleau dans ce temps-là. Mais comme ce sont des renseignements d'un caractère privé, j'aimerais mieux vous indiquer le nom de la personne, qui pourrait vous renseigner mieux que moi. C'est monsieur John Savage, de Cape Cove, dans le comté de Gaspé, le neveu de l'honorable Conseiller Législatif. Il m'a montré des lettres de son oncle, l'honorable monsieur Savage, à ce sujet-là.

J'ai actuellement ces lettres en ma possession. Mais, vu qu'elles sont venues à ma connaissance dans le cours d'une consultation professionnelle, je m'objecte à les produire ici ou à en faire connaître le contenu. Je

dois les remettre à monsieur John Savage, dont elles sont la propriété.

Q. Connaissez-vous d'autres faits de même nature au sujet de la même accusation ?

R. Non, monsieur, je ne connais que les choses qui m'ont été dites. Je ne connais rien de positif.

Q. Connaissez-vous quelques faits de nature à établir, que la vente des embranchements de St. Lin et St. Eustache à la compagnie du chemin de fer du Pacifique a favorisé certaines spéculations ?

R. Je ne connais rien de personnel.

Q. Excepté ce qui a été dit dans le public ?

R. Oui, monsieur, excepté ce qui a été dit dans le public.

Q. On a dit que M. Sénécal, lors des pourparlers préliminaires avec les autres membres du syndicat aurait dit, qu'en sus du prix de vente ils auraient à lui rembourser une somme de soixante-quinze mille piastres (\$75,000) pour dépenses préliminaires, connaissez-vous quelque chose à ce sujet-là ?

R. Non monsieur.

Q. Avez-vous pris connaissance du règlement de la cité de Québec, avec le gouvernement, postérieurement à la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Je m'en suis occupé un peu dans le temps, et j'ai compris que c'était un règlement favorable pour les deux parties intéressées, pour le gouvernement et pour la cité de Québec, et j'ai entendu dire, dans le temps, par des hommes d'affaires de la ville, ici, qu'ils étaient très-satisfaits de ce règlement-là, dans les intérêts de la ville.

Q. Avez-vous pris connaissance aussi du règlement entre le gouvernement et le syndicat du chemin de fer du Nord ?

R. Non, monsieur, je l'ai peut-être vu, si cela a été publié dans les journaux. Mais je n'ai jamais fait de calcul à ce sujet-là, pour savoir si ce règlement avait été plus avantageux à une partie qu'à l'autre.

Q. Vous n'avez fait aucun calcul à ce sujet ?

R. Non, monsieur.

Q. Avez-vous quelques renseignements à fournir à cette commission, au sujet des profits que M. Sénécal a pu réaliser par la vente du chemin de fer ?

R. Je ne connais rien autre chose, que ce qui a été dit dans le public et dans les journaux.

Q. Savez-vous si la compagnie du chemin de fer du Nord, a fait des travaux sur le chemin de fer ou acquis du matériel roulant dans l'intervalle, qui s'est écoulé entre son achat du gouvernement et la vente d'une majorité de ses actions à la compagnie du Grand-Tronc ?

R. Quant au matériel roulant, je ne connais rien. Quant à ce qui est des travaux, il est à ma connaissance qu'on a déplacé la voie dans la rue du Prince-Edouard, à partir du Palais à aller jusque près de l'Hôpital-Général.

Q. On a déplacé le chemin de fer qui passait dans la rue du Prince-Edouard ?

R. Oui, monsieur. Il peut se faire qu'il y ait eu d'autres travaux de faits, mais je ne m'en rappelle pas dans le moment.

Q. Savez-vous si M. Sénécal a pu négocier les actions émises par la compagnie du chemin de fer du Nord ?

R. Je l'ai entendu dire, mais je n'en connais rien.

Q. Vous avez entendu dire qu'il avait pu les négocier ?

R. Oui, monsieur.

Q. C'est-à-dire les actions émises par la compagnie du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, monsieur, je l'ai entendu dire.

Q. On a dit aussi, qu'entre la date du contrat de vente du chemin de fer et sa livraison, des approvisionnements avaient été entassés dans les magasins et dans les stations du chemin de fer, et distribués plus tard entre les deux compagnies acquéreurs, connaissez-vous quelque chose à ce sujet-là ?

R. Non, monsieur, à part de ce que j'ai vu dans les journaux, et de ce qui a été dit en chambre.

Q. Avez-vous d'autres renseignements de nature à éclairer cette commission sur les matières de cette enquête ?

R. Non, monsieur, j'ai dit tout ce que je connaissais à peu-près.

Q. Connaissiez-vous quelque chose au sujet du *Loop-Line*, qui a été construit aux Trois-Rivières ?

R. Tout ce que je connais à propos du *Loop-Line*, c'est que les gens ont fait beaucoup de bruit dans le temps. On disait que c'était inutile, mais je me rappelle que quand monsieur Sénécal a voulu l'enlever, il a failli y avoir une émeute aux Trois-Rivières. J'ai toujours compris que c'était nécessaire pour le besoin des Trois-Rivières.

Il a été dit dans le temps que ce *loop-line* avait été construit pour acheter le vote du député des Trois-Rivières, connaissez-vous quelque chose à ce sujet ?

R. Je sais parfaitement bien que cela est faux, et j'ai eu moi-même connaissance des pourparlers, qui ont eu lieu avec monsieur Turcotte, lorsqu'il a consenti à accepter la position d'orateur de l'Assemblée-Législative de Québec, et il est à ma connaissance qu'il n'a mis aucune telle condition. On avait dit aussi dans le temps, qu'il avait mis une autre condition, c'était de faire nommer son beau-frère, monsieur Ernest Pacaud, protonotaire des Trois-Rivières, et il est à ma connaissance, que non-seulement il ne favorisait pas la nomination de son beau-frère à ce poste, mais il était contre cette nomination.

Q. Avez-vous aucune objection à nous donner les noms de témoins, qui seraient prêts à nous donner des renseignements ?

R. Je suggérerais le nom de l'honorable M. Ross et de l'honorable M. Savage, les deux messieurs que j'ai déjà mentionnés.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé) NARCISSE MALENFANT sténographe.

LE VINGT-SIXIÈME JOUR DE DÉCEMBRE 1885

PRÉSENT :—L'HON. A. B. ROUTHIER.

Commissaire Royal.

DEPOSITION de L'HONORABLE JAMES ROSS, *de la cité de Québec, Sénateur, dans le district de Québec, âgé de 66 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes membre du Sénat ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien d'années ?

R. Depuis deux ans.

Q. Vous étiez un des membres du syndicat Sénécal, qui a acheté la section-Est du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, monsieur.

Q. Pour quel montant avez-vous souscrit des actions dans ce syndicat ?

R. Pour quarante mille piastres (\$40,000.00). Nous avons compris d'abord que c'était deux parts de vingt mille piastres (\$20,000.00) chacune, mais plus tard, on nous a dit que ce montant formait 400 quatre cents parts.

Q. Combien ave-vous payé ?

R. J'ai payé vingt mille piastres (\$20,000).

Q. Cinquante pour cent ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous a-t-on demandé de payer quelque autre chose pour dépenses préliminaires ?

R. Non, monsieur.

Q. Pendant combien de temps avez-vous gardé ces parts ?

R. Environ un an. J'ai payé les vingt mille piastres (\$20,000) dans le mois de Juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et je crois que j'ai revendu mes parts environ un an après.

Q. Combien avez-vous vendu ?

R. J'ai reçu trente mille piastres (\$30,000), c'est-à-dire que mes vingt mille piastres (\$20,000) m'ont été remboursées avec dix mille piastres (\$10,000) en sus,

Q. Ces dix mille piastres (\$10,000) étaient pour l'intérêt et les profits ?

R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce à M. Sénécal que vous avez vendu ?

R. Non, monsieur, c'est monsieur Valin qui a vendu mes parts avec les siennes à M. John MacDougall.

Q. Était-ce un profit plus considérable que celui que vous faites généralement ?

R. C'était un profit plus considérable que je m'attendais de faire.

Q. Ainsi, vous ne vous attendiez pas, lorsque vous avez souscrit, que vous feriez un profit aussi considérable ?

R. Non, monsieur.

Q. Considérez-vous alors, qu'il y avait beaucoup de risques pour vous, d'acheter le chemin de fer du Nord ?

R. Quand je l'ai acheté, je pensais qu'il n'y aurait pas grand chose à faire avec, par la manière dont le chemin de fer était exploité. D'après ce que l'on pouvait comprendre, le chemin de fer du Nord ne payait pas les frais d'exploitation au gouvernement, et par conséquent je n'y voyais pas une grande spéculation à y faire.

Q. Considérez-vous encore que vous avez payé un bon prix pour le chemin de fer du Nord ?

R. Je considère que nous avons payé la pleine valeur pour le chemin de fer du Nord.

Q. Connaissez-vous quelles ont été les recettes du chemin de fer du Nord, du moment que vous avez acheté à aller au moment de la vente au Grand-Tronc ?

R. Pendant le temps que j'ai été directeur du chemin de fer du Nord, j'agissais aussi comme trésorier. Dans ce temps-là le chemin de fer du Nord, d'après les recettes, pouvait à peine payer les intérêts du prix d'achat et les dépenses d'exploitation.

Q. Vous ne pouviez pas payer de dividende aux actionnaires ?

R. Nous n'avions aucun profit, nous ne pouvions payer aucun dividende ?

Q. Quelles étaient les conditions de votre vente au Grand-Tronc ?

R. M. Sénécal et M. McDougall, qui ont transigé avec la compagnie du Grand-Tronc, ne nous ont jamais fait connaître exactement quels étaient les termes et les conditions de cette transaction, et c'est parce que je me suis aperçu, que l'on nous cachait ce qui c'était passé, que je me suis décidé à vendre mes parts. J'ai entendu parler beaucoup des conditions de la vente après, par M. Hickson, du Grand-Tronc.

Q. Avez-vous essayé de vendre à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien ?

R. J'ai eu des entrevues avec la compagnie du Pacifique, et je leur ai demandé, s'ils voulaient acheter le chemin pour se rendre jusqu'à Québec. Ils m'ont répondu qu'ils étaient désireux d'acheter, s'ils pouvaient l'obtenir à un prix raisonnable.

Q. Vous ont-ils dit ce qu'ils considéraient un prix raisonnable ?

R. Ils m'ont paru être décidés de ne pas payer beaucoup plus que le montant que nous avons payé nous-mêmes, c'est-à-dire qu'ils consentaient à nous accorder un petit pourcentage.

Q. Voulez-vous nommer les directeurs du chemin de fer du Pacifique à qui vous en avez parlé ?

R. J'en ai parlé à monsieur Stevens et à monsieur Angus, ensuite monsieur Angus est venu me trouver et m'a demandé, si je pouvais faciliter un arrangement, et savoir des directeurs quel était le plus bas prix qu'ils désiraient vendre.

Q. Alors vous avez vu monsieur Sénécal après cela ?

R. J'ai cru que monsieur MacDougall et monsieur Sénécal avait fait des arrangements avec le Grand-Tronc ?

Q. Etiez-vous encore actionnaire de la compagnie du chemin de fer du Nord, quand des débentures, au montant de cinq millions et trois quarts de piastres (\$5,750,000), ont été émises ?

R. Non, monsieur.

Q. Savez-vous si ces débentures ont été négociées ?

R. Je ne le sais pas personnellement, mais quelques-unes ont été données en garantie à certaines banques.

Q. Quel est, dans votre opinion, le montant des profits réalisés par monsieur Sénécal et ses associés ?

R. J'évalue ces profits à environ neuf cent mille piastres (\$900,000), en déduisant les bonus qui ont été payés à moi et à d'autres actionnaires, et les autres dépenses qui ont dû être encourues.

Q. Vous prenez comme base même de vos calculs, je présume, que le gouvernement fédéral a payé (\$90.00) par cent piastres ?

R. Oui, monsieur c'est là-dessus que je base mes calculs.

Q. Pendant que le syndicat Sénécal a exploité le chemin de fer du Nord, pouvez-vous nous dire, s'il a fait quelque dépense pour la construction ?

R. Au meilleur de ma connaissance il n'a fait aucune dépense pour la construction ?

Q. Ils ont changé la ligne dans la rue du Prince-Edouard ?

R. Ce n'était pas pendant que j'étais directeur.

Q. Avez-vous acheté quelques chars ?

R. Je crois que nous avons bâti un ou deux chars à passager des première classe, autant que je puis me rappeler, ce n'est qu'un seul char que nous avons bâti.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de l'administration du chemin de fer du Nord, pendant que M. Sénécal était surintendant du chemin de fer du Nord ?

R. Avant qu'il fût vendu ?

Q. Oui, avant la vente ?

R. Non, monsieur.

Q. Avez-vous une opinion au sujet de l'administration du chemin de fer du Nord par M. Sénécal ?

R. La seule opinion que j'en aie, c'est qu'il était exploité avec beaucoup de dépenses, et qu'il y avait beaucoup d'argent de dépensé au sujet du *ballast* et autres ouvrages, qui étaient faits sur le chemin. Le chemin a été laissé en très bon ordre, autant que j'ai pu le comprendre, et il était très-bien approvisionné pour l'exploitation.

Q. Le matériel roulant était-il considérable ?

R. Oui, monsieur.

Q. Pouvez-vous nous dire, si la quantité de ce matériel était plus considérable, quand vous avez pris possession du chemin de fer que quand vous l'avez acheté ?

Je ne puis pas vous dire cela, parce que je n'ai fait aucun inventaire

avant d'en prendre possession.

Q. Vous ne pouvez pas nous dire, si entre ces deux dates, les approvisionnements du chemin de fer ont été considérablement augmentés ?

R. Non, monsieur, je ne puis pas vous dire cela.

Q. Pouvez-vous nous donner quelques chiffres pour nous démontrer que l'administration de M. Sénécal comme surintendant, était beaucoup trop dispendieuse ?

R. Non, monsieur, je ne peux pas vous donner aucun chiffre, excepté ce que j'ai entendu dire.

Q. Connaissez-vous quelque chose de plus au sujet des matières concernant cette commission ?

R. En exploitant le chemin de fer nous-mêmes, je n'ai pas été longtemps sans m'apercevoir que M. Sénécal voulait tout conduire seul, j'eus avec lui alors quelques difficultés, au sujet de la nomination des employés, et finalement un assistant-trésorier de mon choix fut nommé. C'était M. Moody, et lorsque le chemin de fer a été vendu au Grand-Tronc, j'ai constaté que les revenus du chemin n'avaient pas suffi à payer les frais d'exploitation et les intérêts dus au gouvernement. Nous étions même en dette.

Q. Vous ne connaissez rien au sujet de la construction du chemin de fer du Nord ?

R. Non, monsieur.

Q. Excepté ce qui a été publié ?

R. Oui, monsieur, excepté ce qui a été publié, mais il n'y a pas de doute que le chemin de fer du Nord est un très-bon chemin.

Et le témoin ne dit rien de plus.

LE PREMIER JOUR DE MARS 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A- B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de WILLIAM C. VAN HORNE, de Montréal, *Vice-Président du chemin de fer Pacifique Canadien, dans le District de Montréal, âgé de 43 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. You are the Vice-Président of the Canadien Pacific Railway ?

A. Yes.

Q. At the same time, I think you are the General Manager ?

A. My title is vice-president. I also perform the functions of general manager.

Q. Had you the same charge in the Canadian Pacific, in eighteen hundred and eighty one (1881), and eighteen hundred and eighty two (1882) ?

A. I had not, I became connected with the Canadien Pacific, at the end

of eighteen hundred and eighty one (1881), and from that time until early in eighteen hundred and eighty four (1884), I was general manager. I then became vice-president.

Q. Have you any knowledge then of any negotiations entered into between the Premier of the Province of Quebec, Mr Chapleau, and the members of the Syndicate, about the sale of the Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway ?

A. I have no personal knowledge of those negotiations ; my duties kept me in the North-West during the time they were going on.

Q. Do you know in any way that the premier, Mr. Chapleau, attempted then to sell the railway to your company ?

A. Only from information given me by our directors in conversation.

Q. Then those negotiations were going on between Mr. Chapleau, and whom ?

A. I do not know who carried on the negotiations directly on the part of the company. I think the president and the two vice-presidents at that time were engaged in the negotiations.

Q. Who were the vice-présidents ?

A. Mr. MacIntyre and Mr. Angus.

Q. According to your experience in Railway matters, will you please tell us whether it was advisable for the government to advertize the Railway for sale, and to call for tenders, or not ?

A. It would be a very unusual proceeding, I never heard of such a thing being done in the case of a sale of a Railway.

Q. Do you consider that private negotiations are the only proceedings that should be resorted to, in the sale of a Railway ?

A. It is the only proceeding I have ever heard of being resorted to in the sale of a Railway. I think there would be great danger in advertizing a Railway, situated as the Nord Shore Railway was, for sale.

Q. Can you give any reasons ?

A. The danger would be that the parties, to whom it would be of value, might combine for the purpose of securing the road at a lower figure.

Q. Your syndicate made an offer for the Railway ?

A. I have no personal knowledge of an offer for the whole line ; in fact I never heard of any offer on the part of the Canadian Pacific for the whole line.

Q. Will you please tell us what your offer was ?

A. I do not know that any offers were made on the part of the company. Not being connected personally with the negotiations, I cannot say just what shape the negotiations took, or from which side the offers came. I only know that my opinion was asked by our Directors as to the propriety of the purchase of the entire line, at about eight millions dollars [8,000,000).

Q. Had your syndicate decided to pay that sum for the Railway ?

A. No, I did not understand the enquiry as indicating anything of the kind. I advised against it.

Q. Then you consider that price was too high ?

A. I did.

Q. Then you do not know much of the negotiations, that took place before the purchase, by your syndicate, of the western section of the Railway ?

A. Only what I have stated, and that was from what I heard from some of our Directors.

Q. Have you any objection to tell us whether your syndicate had any interest or any desire to become a purchaser of the Eastern Section ?

A. From such information as I have, I think I can safely say that they had no desire to purchase it at anything like the price asked for it.

Q. Must I understand that your syndicate would not have been willing to pay for the Eastern section the price that was paid for it by the Sénécal syndicate ?

A. They have never been willing to pay it since, I know.

Q. Do you consider that the western section was of much greater value to your syndicate than the Eastern ?

A. Yes, I look upon the western section, as almost a necessity to the Canadian Pacific, failing in securing that, they would in my opinion have been obliged to have provided an independent line into Montreal.

Q. I think it has been a scheme of your syndicate for some time at least, to build a road between Smith's Falls and Montreal ?

A. Yes, a scheme. Something like that was in the minds of the Directors, before the purchase of the Western section of the North Shore Railway, but after the purchase of that, the matter was dropped, until quite recently, when the requirements of our Ontario traffic made it necessary.

Q. Is it still purposed to build it ?

A. It is to be build this year.

Q. From Smith's Falls ?

A. Yes, we are just commencing it now.

Q. Had you not purchased the Western-section in eighteen hundred and eighty-two (1882), I suppose you would have built immediately the Smith's Falls and Montreal line ?

A. I cannot say what the company might have done in that contingency, but in my opinion it was a certainty that a line would have been built from Smith's Falls or from Carleton Junction probably, into Montreal, with a connection to Ottawa, failing any other line to get into Ottawa.

Q. Do you consider that you paid a good price for the Western section.

A. Yes, I think we paid twice as much as the road could be reasonably considered to be worth, as an independent Railway, and

without regard to the value of the business contributed by it to the main line, and to the necessity to the Canadian Pacific Company of a direct connection of its own with Montreal.

Q. You did consider that it was a necessity for you to come to Montreal, but not at all to come to Quebec ?

A. Yes, we considered it necessary in the first instance to come to Montreal, because there we struck first a connection with Atlantic Marine. While regarding the immediate connection with Montreal, as a matter of necessity, the company did not overlook the importance of the connection with the port of Quebec, but supposed they had secured that in the contract made with the Quebec Government, in connection with the purchase of the Western section.

Q. Have you any objection to tell us, whether you had or not, at that date, in eighteen hundred and eighty-two (1882), the contemplation of connections with the Atlantic Shore, through the eastern townships and the States, as the shortest route ?

A. The company, from the beginning had in view, the necessity of a connection with a winter port in the Atlantic sea bord at some point, but they never had any very definite views, as to where it should be, never until recently ; but they always looked upon a connection with all of the atlantic seabords, as an important one to so extensive a railway system—both the american and canadian sea ports.

Q. I suppose the great draw-back for Quebec was the want of a bridge across the St-Lawrence ?

A. That of course, would have been a very important feature in the question.

Q. Do you consider that Montreal, as a summer port, is as advantageous as Québec ?

A. I think it has to some extent, the advantages of Quebec ; of course, Quebec has a great many advantages peculiar to itself.

Q. Have you ever heard of any agreement between your syndicate and the Senecal syndicate, by which your syndicate would purchase the western section, and Mr Senecal, the eastern section ?

A. No, I never heard of any such agreement.

Q. Can you swear that nobody ever induced you, or urged you not to buy the eastern section ?

A. No, I cannot swear that, I never heard of anything of the kind, but having nothing personally to do with the negotiations at the time, I could not speak with any authority whatever on the question.

Q. But you never had any knowledge of any such inducement ?

A. I never heard of anything of the kind. I have heard it stated outside, but I never heard it from our own people, who were connected with these negotiations.

Q. Do you consider that the Sénécal syndicate paid a good price for the Eastern section ?

A. I do. I think the price was more, than an independent company could carry.

Q. Would you please tell us upon what conditions you bought the Eastern section lately?

A. The agreement between the Dominion government and the company, governing the recent purchase of the Eastern section by the Canadian Pacific Railway, embodies all of the terms, as it has not yet been laid before parliament at Ottawa, I feel that it should be regarded as confidential at present. It would not be proper for me to speak of the contents at present as I see it.

Q. Can you state whether Mr. Sénécal succeeded in floating the bonds of the North Shore Railway?

A. I know very little about his financial transactions in connection with the North Shore Railway, nothing except street rumors, and I have heard a great many very contradictory statements, but I do not know at this time what the truth was.

Q. Have you not been informed that the federal government bought those bonds lately at eighty seven and a half per cent ($87\frac{1}{2}$ 0/100).

A. I have heard that.

Q. Can you state what works and improvements were made on the road between the sale by the government to the Senecal syndicate, and the last sale to the Canadian Pacific Railway?

A. No, I am unable to say.

Q. Not even by approximation?

A. No, I only think that outside of the terminal facilities in the city of Quebec, I have seen nothing to indicate that any extensive improvements were made.

Q. But you have no personal information of that?

A. I have no personal knowledge of that, except as the result of various conversations with men who have been connected with the road.

Q. I suppose you cannot say whether the materials and the rolling stock have been much increased, in the same space of time?

A. No, I think from the best informations I can get, there has been no increase in the rolling stock; there has been a decrease in materials, in fact I know there has been a decrease in materials and supplies on hand.

Q. Could you give us any figures about that?

A. I have no figures, I only know that, when the western section was transferred to the Canadian Pacific railway, the supplies were divided about equally between the eastern and the western section, and that nothing like the amount of materials and supplies, that fell to the share of the eastern section, were on hand when the Canadian Pacific took the road over, some months ago. But whether these materials were used up during the interim, between the purchase of the eastern section, by the Senecal Syndicate, and the transfer to the Grand-Trunk, or whether they have been consumed since, I am unable to say.

Q. Do you remember what was your share in these supplies?

R. I do not remember the valuation—the value put upon the supplies however, was altogether too high.

Q. Was it not estimated at eighty four thousand dollars (\$84,000.00), or about ?

A. I think the stores that came to the Canadian Pacific railway were appraised at about eighty four thousand dollars (\$84,000.00), but to some extent this property consisted of useless stock out of date.

Q. Can you state what the actual earnings of the eastern section are ?

A. I can only state from my personal knowledge, the earnings of the past three months and twenty days, since it came into the possession of the Canadian Pacific railway. The earnings for that time have been one hundred and eight thousand three hundred and seventy-four dollars (\$108,374.00).

Q. The gross earnings ?

R. Yes, the operating expenses have been eighty five thousand three hundred and forty nine dollars (\$85,349.00) and the net earnings, twenty three thousand, nine hundred and twenty-five dollars (\$23,925.00).

Q. What is the proportion of expenses—what rate per cent ?

A. About seventy-nine (79) per cent, seventy-eight (78) to seventy-nine (79) per cent—that is for this period.

Q. You do not include in those expenses, the interest on the price ?

A. No.

Q. It is only the expenses for running the road ?

A. For operating the road.

Q. Have you any knowledge of the earnings of the road before your purchase—I mean since the sale to the Senecal Syndicate ?

A. I have no definite knowledge. We have never had access to the figures, and we have been obliged to get our informations as best we could, and any evidence I could give, on that point, would be from hearsay, and not derived from the books.

Q. Can you anticipate whether those earnings of the eastern section, will be increased in the future or not ?

A. That will depend altogether on circumstances. I do not think the local traffic of the line can be increased materially. The future earnings will depend to a great extent upon what is done towards attracting traffic to Québec, and to building up of manufactories, and so forth at this point.

Q. According to the figures, you have just given, do you think, the earnings of the eastern section, the net earnings will be sufficient to pay the interest on the price you paid and a dividend to the shareholder, ?

A. In looking upon the eastern section as a separate matter, and not considering the gain to the rest of the lines of the Canadian Pacific from its business, I would say that the net result from the eastern section would be very far short of covering the interest. The net earnings, I have already given, indicate the total net earnings for the year of about seventy thousand dollars (\$70,000.00).

Q. Have you any objection to state whether your syndicate purchased the eastern section lately, very willingly, or under the pressure of the government ?

A. At the price, they purchased it very unwillingly.

Q. It has been said, when the first sale to the Senecal syndicate took place that, had the government waited a few years, the Pacific syndicate would have surely bought the eastern section ; was there any probable prospect of such a purchase ?

A. No, I think it highly improbable. I am very positively of opinion that, had there been any delay in the sale of the Western section, the Canadian Pacific would have provided its own line into Montreal would have been forced to do so, and that once having its own line into Montreal, it would not have wanted the line between Montreal, and Ottawa at any time ; and I think the Quebec government would have then had great difficulty in disposing of the two sections separately. And I do not know that the Canadian Pacific railway would under any circumstances have bought the entire line together, between Quebec and Ottawa.

Q. Do you think you could have had a line from Ottawa, to Montreal, for a similar sum as that paid for the Western Section ?

A. We could have built a line that would have given us an Ottawa connection, as well as a connection with our main line at a very much smaller sum, but it was best to pay a larger price, rather than to build a new line, which would certainly only get a portion of the Ottawa and Montreal business, it was better to pay a higher price, and have the only line.

Q. Do you believe that a government can work a Railway with as much advantage as a corporate company or private individuals ?

A. Most decidedly not.

Q. Will you give us some reasons to support your opinion ?

A. There are so many reasons...I hardly know how to mentioned them.

Q. Give us the principal reasons.

A. The chief reason is in their being so entirely within the control of politics. The officers of a government Railway have very little control over the employees of the line ; they are obliged to employ a great many men, who are not absolutely necessary to the working of the road ; they are obliged to conciliate people in the way of rates, and in the purchase of their supplies and materials, for the working of the road. They are frequently hampesed by political conditions and unable to take free advantage of the markets, there are two or three thousands other reasons.

Q. Will you state, whether your syndicate purchased the St-Lin and St-Eustache lines, very willingly ?

A. I know very little about that, I know nothing in fact about the purchases of the particular lines, in connection with the North Shore Rail-

way, I never inquired into the matter, and have never heard anything said on the subject.

Q. You cannot say then, whether your syndicate was urged by the then premier, Mr. Chapleau, to purchase those lines with the western section?

A. I do not know whether any pressure was brought to bear or not. Those different lines could hardly have been worked by any body, except in connection with the western section, and I can only say, that if I were selling the road, I should make it a condition that these lines should be worked in connection with it, in the interest of the people.

Q. But I suppose those lines did not pay much?

A. In themselves they could not be operated as independent lines, but in connection with the Canadian Pacific, and in view of the business they bring to it, there is no loss in that, except perhaps in the St-Eustache branch.

Q. Do you know who were the real owners of these lines at the time of the sale?

A. I do not know anything about their ownership. I have always assumed that they were intimately connected with the Quebec, Montreal, Ottawa et Occidental Railway itself.

Q. Can you state what the actual earnings of the Western section are?

A. I am not aware, as we do not keep the earnings separate by subdivisions.

Q. Could you state that they are larger than the Eastern section?

A. In my opinion, they must be considerably larger, we have never kept them separate, it would be too expensive and require too much trouble, and there would be no substantial results to be gained from it.

Q. Had you purchased the Eastern section in 1882, do you think you would have built the Lachine bridge all the same?

A. Yes, I do not think that could have made any difference with the Lachine bridge in any case, because it is not alone the Atlantic seaboard connection that the company is seeking, but a connection with the interior of New-England and New-York State, and the city of New-York and as they are carrying on the line, business originating at points on their own system in Canada, and having lines as far west as St-Thomas, they contemplate engaging in competition american business as well, and in view of the probable early connection with the american railway system at Sault Ste-Marie, the connection at the East with New-England, and Eastern United States points, becomes especially important, therefore the bridge at Lachine would have been necessary in any case, even if the company had owned the Eastern section of the North Shore Railway, in the first place and even if there had been a bridge at Quebec.

Q. You have not the earnings for January?

A. No, they are not made up yet, the earnings and expenses do not get in until about this time, it generally takes about a month after the close to get the expenses out.

Q. Do you think they will be as large as December ?

A. I have not seen the separate Quebec division earnings for January, in fact the correct earnings are got out, the same time as the expenses, I do not think, the January earnings will exceed December in any way.

Q. Have you any other information to give to this commission in connection with the enquiry ?

A. I do not know of anything else.

I, the undersigned, having been duly sworn, do hereby certify the foregoing deposition to be a true and faithful reproduction of my stenographic notes.

R. H. O'REGAN,
Stenographer.

LE PREMIER jour de Mars 1885.

PRÉSENT : LHONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal.

DEPOSITION de CHARLES DRINKWATER *of Montreal, secretary to the Canadian Pacific, dans le district de Montréal, âgé de 42 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. You are the secretary of the Canadian Pacific Railway ?

A, Yes.

Q. How long have you held that office ?

A. Since February eighteen hundred and eighty one (1881), since the incorporation of the company.

Q. Have you any knowledge of the negotiations that took place between the then premier, Mr. Chapleau, and the members of your syndicate ?

A, I have no personal knowledge, as I took no part in them.

Q. Do you remember who were the members of your syndicate who negotiated ?

A. The negotiations were conducted by the president, and the then vice-president. I might perhaps correct Mr. Van-Horne's statement in this particular, there was only one vice-president, at the time, Mr. McIntyre and the counsel of the company, Mr. Abbott.

Q. What do you think of the advisability of advertizing a Railway for sale, and calling for tenders ?

Q. I can really add nothing to what Mr. Van Harne has said on this point. I am of the same opinion.

Q. Are you aware that your syndicate made any offer for the whole Railway, from Quebec to Ottawa ?

A. I have no personal knowledge of such offer having been made ; there is no official record of it, and I can only speak from what I know from the official records.

Q. Had you any knowledge of any agreement between the two syndicates, the Senecal syndicate, and yours, by which your syndicate should buy the western section, and the Senecal syndicate the eastern section.

A. I never heard of any such arrangement.

Q. Do you consider that you paid the real value for the Western section ?

Q. I entirely concur in what Mr. Van Horne has said in that respect, and can add nothing.

Q. Had your syndicate any interest or desire to purchase the Eastern section ?

A. Not to my knowledge.

Q. Did you consider that the eastern section was of less value to you than the western ?

A. That would be my personal view certainly.

Q. Had the government waited a few years, can you say whether your syndicate would have purchased later on the eastern section ?

A. No, I cannot say, I cannot form an opinion, as to what they might have done.

Q. Was there any probable prospect of such purchase, by your syndicate.

A. At that time, I should think not.

Q. Will you please state whether you finally purchased that section very willingly, or under some pressure.

A. I think I can safely say it was under considerable pressure.

Q. And do you consider you paid a good price for it.

A. I quite agree with what M. Van Horne said in that respect.

Q. Do you consider also that the Senecal syndicate paid a good price ?

A. Yes, I am of the same opinion as Mr Van Horne on that point.

Q. Have you any knowledge of the offers that were made by the Allan-Rivard syndicate ?

A. No, I have not.

Q. No, knowledge, of it ?

A. No, nothing whatever.

Q. Had your syndicate not bought the western section in eighteen hundred and eighty two (1882), do you think you would have then built a new line to connect with Montreal ?

A. Certainly. I think it was absolutely necessary to the Canadian Pacific, that it should have access to Montreal, not necessarily by the North Shore however.

Q. It was necessary at that time ?

A. Yes.

Q. But you did not consider as necessary to the interests of your company to come to Quebec ?

A. I think not, at that time.

Q. Do you think you could have built a new line between Ottawa

and Montreal or to connect with Montreal, at a similar expense, as that paid for the western section ?

A. I should certainly concur in what has already been said by Mr Van Horne on that point.

Q. Have you any knowledge of the works and improvements made by the Senecal syndicate or the Grand-Trunk, in the interim between the sale to the Senecal syndicate and the sale to your syndicate ?

A. None whatever.

Q. Have you any knowledge of the earnings of the road for the same period ?

A. No, I have not.

Q. Since your purchase, will you tell us what the earnings are of the Eastern section ?

A. I heard the figures, given by Mr Van Horne, which are taken from the company's books, and I concur in what he said in that respect.

Q. Well, do you state the same thing, as Mr Van Horne has stated, that the net earnings of the Eastern section separate, would not be sufficient to pay the interests on the price ?

A. Judging from our experience, so far and from what we know of its working in the past, I should say that the earnings, at present, will not be sufficient to meet the interest charges.

Q. If your syndicate had not purchased the Eastern section, do you think you would have built the Lachine bridge all the same ?

A. I can add nothing whatever to what Mr Van Horn has said on the matter—he has covered the points fully I think.

Q. You are of the same opinion ?

A. Quite so. The importance of the New England business alone, would be sufficient to warrant the building of the bridge.

Q. To have connection with the sea shore and the New England States ?

A. Yes.

Q. In the discussion, that took place in the House of Assembly in eighteen hundred and eighty-two (1882) about the sale of the railway, reference was made to a letter written by you in the news-papers, dated nineteenth (19th) January, eighteen hundred eighty-two (1882), will you take cognizance of that letter, and say whether you wrote it ?

A. I can not recall the circumstances which led to the writing of this letter.

Q. Could you look into the papers of the company and find it ?

A. Yes, I will let you have a copy of it.

Q. I suppose you can not say what the net earnings of the Western section are ?

A. No, our accounts are not kept in such form as to readily arrive at that information.

Q. Do you believe that the earnings of the Eastern section as a local road will increase much ?

A. Outside of the traffic which the Canadian Pacific put upon it ?

Q. Yes.

A. I must confess I do not see much prospect at present of it ?

Q. In fact must I understand that you do not consider that line very advantageous to you just now ?

A. No, not as a local line, but we shall derive certain advantage from the traffic exchange between it and our main system.

Q. In fact you work it now as a local line ?

A. To a very great extent upon at present, and until arrangements are perfected respecting the through traffic.

Q. In your opinion is there any prospect of its becoming a link of the Railway system from the Pacific to the Atlantic shore ?

A. A good deal will depend, as described by the vice-president, circumstances as to the amount of the through traffic, which will go to and from the province of Québec.

Q. Do you know anything else in connection with this inquiry ?

A. No.

I the undersigned having been duly sworn, do hereby certify the foregoing deposition to be a true and faithful reproduction of my stenographic notes.

R. H. O'REGAN

Stenographer

NORTH SHORE RAILWAY

CAPITAL EXPENDITURE ACCOUNT.

1883.

| | |
|---|-----------|
| Expenditure on new works Ballasting, Bridges &c., } | 86,739.47 |
| Paid City of Quebec cash a/c of Lands-Palais Harbor.... } | 30,000.00 |

1884.

| | |
|---|-----------|
| Lifting and renewing Joliette Branch throughout Bal- lasting and strengthring, and painting Bridges, } | 90,144.34 |
| main Line, etc., etc., etc..... } | |

1885.

| | |
|--|--------------------|
| For improvements on Bridges, Roadway, etc..... } | 50,000.00 |
| | <hr/> 256,853.71 |
| Additional Rolling stock..... } | 258.61 |
| | <hr/> 257,112.32 |
| Less, Reduction in machinery, Furniture, &c.,..... } | 7,609.72 |
| | <hr/> \$249,502.59 |

LE NEUVIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT: L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de WILLIAM WAINWRIGHT *de Montréal, Assis-
tant-Manager du chemin de fer du Grand-Tronc, dans le district de
Montréal, âgé de 46 ans. étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles,
dépose et dit :*

Q. What is your employment in the Grand Trunk Railway Com-
pany

A. I am the Assistant-Manager of the road.

Q. Were you filling that office in eighteen hundred and eighty two (1882)?

A. Yes, sir.

Q. Have you any knowledge of any offer, made by the Grand-Trunk railway company, to purchase in eighteen hundred and eighty two (1882), the North Shore railway?

A. No.

Q. Had the Grand-Trunk railway company any particular reason not to purchase the road from the Government?

A. I am not aware of any reason.

Q. Then I suppose the Grand-Trunk railway company did not consider it was its interest to buy then?

A. I am not aware, whether the matter was considered.

Q. Will you tell me when the Grand-Trunk railway company entered into an agreement with Mr Senecal about the purchase of the North-Shore railway?

A. I am not quite clear as to the date; I think the negotiations first commenced at the end of eighteen hundred and eighty two (1882) and they were completed in the spring of eighteen hundred and eighty three (1883).

Q. Then the Grand-Trunk railway company purchased the whole stock in the company?

A. They purchased the stock from the syndicate.

Q. Have you a copy of the agreement then signed by the parties?

A. No, I have not; the books and papers were all handed over, on the sale of the road to the Government, so that they are not in our possession.

A. Was that agreement passed before a notary—the agreement between Mr. Senecal and the Grand-Trunk railway company?

A. I do not think so, but I am not positive whether it was or not?

Q. Will you tell us what were the conditions of the sale by the syndicate to the Grand-Trunk railway company?

A. The conditions of the sale were that they should hand over the whole of the stock, and we should pay them for it, a certain price, and that we should issue certain bonds on the road a portion of which bonds were handed over to the syndicate.

Q. What was the price in cash?

A. We paid for the stock, on condition that they handed us the whole of it—we paid them two hundred and fifty thousand dollars (\$250,000.00.)

Q. What was the portion of the bonds handed over to the syndicate?

A. The portion of bonds handed over to the syndicate and kept in the treasury for capital purposes, amounted to one million five hundred and forty one thousand dollars. A portion of that was figured out to represent stores and things on the line; we had an account made out of stores that represented a certain amount.

Q. Three and a half millions of these bonds were disponible in the

hands of trustees, for the payment of the price to the government ?

A. Yes, as security for it, or rather, we kept them in case we might sell them ; the government did not recognize these bonds at all, they never recognized them.

Q. Are these three and a half millions of bonds still in the hands of trustees ?

A. I am not sure whether they are, or whether they have been destroyed or not.

Q. I suppose that by the last arrangement, the Federal Government obliged itself to pay the Quebec Government.

A. Yes, the bonds were cancelled, but whether they have been destroyed or not, I cannot say. I think Mr. Wright has them put away somewhere. The three and a half millions have a first lien on the road.

Who were the members of the syndicate, negotiating then with you ?

A. The parties with whom we negotiated were Mr Senecal and Mr McDougall.

Q. Will you tell us, whether they became bound to fulfill all the obligations entered into their contract of sale from the Government to the Syndicate.

A. When we took the road over from the Syndicate, with certain exceptions, we of course assumed the obligations that the Government had imposed upon the Syndicate, when the road was sold to them, with certain exceptions.

Q. What were these exceptions ?

A. One exception was the deviating the line, along the St. Charles taking it out of a street from Prince-Edward street ; they had to perform that obligation ; they had to pay all the outstanding accounts up to date and everything of that kind, but otherwise, we assumed, I believe the obligations of the act.

Q. I suppose you included the costs of the actions brought against the north Shore railway company, while Mr Senecal's syndicate were the owner of the road ?

A. Everything, that was going on in the shape of litigation prior to our taking charge, they assumed that ; they assumed all debts and all litigations, we simply assumed the obligations that were in the act, when the road was passed over. There was the extension of the line to the Louise embarkment and little things of that kind ; there was the building for the Dominion Government of a ferry across to Point-Levis. If that had ever been done, we were responsible to do that ; but all the right of way and everything they were to give us, anything that cropped up afterwards, they were to be responsible up to the date that we took possession.

Q. And you knew that they had a great deal of litigations.

A. I do not know that they had any at that time. Since we took possession there has been a good deal of litigations about this devia-

tion. That has all sprung un since we took possession of the road, but they gave us a release from all responsibility in connection with that. We had a special arrangement with regard to being released,

Q. If there was any more litigation about that, they would be obliged to pay ?

A. Oh, yes, they are paying money to-day, which we do not know anything about ; cases are coming up every day in connection with it ; but still I think, as I understand, most of them now are settled.

Q. You can not give the exact amount that they paid for that deviation including the litigations ?

R. I could not say ; but I know it is a very large sum of money ; it is an amount that surprised them very much ; it cost them a great deal more than they ever anticipated ; we have had nothing whatever to do with it, because they have had their own lawyer, Mr Duhamel, attending to it, both before we sold the road and since. I could not possibly tell you the amount that they have expended.

Q. But all these actions were taken against the North Shore Railway Company ?

A. Yes, against the North Shore Railway Company. The North Shore Railway Company is responsible.

Q. Did you assume the obligations of building the road in Dalhousie street to the Allan-Wharf.

A. That was one of the obligations that was carried with the property ; we bought the control of the road and, of course, all the liabilities, save those which were excepted by special arrangement. This deviation of the line was the only important one that I remember ; in fact it was the only important large transaction. We excepted that, because there was some arrangement that they had entered into with the government and the city that we had not anything to do with, and which had nothing to do with the road at all ; and they bound themselves to do this work, and therefore we made it an exception. we said, we would not undertake it at all, and have nothing to do with it.

Q. Can you give us an idea of the cost of the extension of the line from Dalhousie street to the Allan-Wharf ?

A. I could not possibly, I have never looked into it.

Q. Can you give an approximative amount ?

A. I have never given the matter any consideration ; it is a subject that did not come up during our possession of the line, I have not the most remote idea of what it would cost ; so that anything I could say would be farthest in connection with it.

Q. Do you know whether the bonds handed over to Messrs Senecal and McDougall were ever floated or not ?

A. They were never floated.

Q. Do you know what price the Federal Government paid for them ?

A. I, do.

Q. What is the price ?

Eighty seven and a half (87½).

Q. Have you any knowledge of the works, extension works, and improvements made on the Railway by the syndicate, in the interim between the purchase from the government and the sale to the Grand Trunk Railway Company ?

A. I do not know of any distinct improvements on the line beyond a few new buildings ; but I understand that, from the time they purchased it from the government—and the time they handed it over to us, they acquired very large premises in Quebec, that were not handed over with the property to them. They obtained, I understand, some seven hundred thousand feet of land, and that was in addition to what they obtained from the government.

Q. Have they not built some workshops in Quebec ?

R. I could not say whether these shops were built after they got the road or not. There are very good shops there, but I do not know, whether they were built by the government or the syndicate. I understood that they were built before they took the road from the government. That was my belief.

Q. During the time the Grand Trunk Railway had possession of the road, can you tell me what works were done ?

R. During the time the Grand Trunk Railway had possession of the road, we improved very considerably the Joliette Branch, by lifting it, ballasting it throughout, we made improvements in many of the stations, we acquired land at Hochelaga in consequence of difficulties we had with the Canadian Pacific Railway and erected our own freight shed, and our own engine house, and we did some very heavy repairs on the wooden structures on the line.

Q. And the bridges too ?

A. Yes, I refer to these wooden bridges.

Q. On the Branch of the Piles, did you make any improvements ?

A. On the Piles Branch we put in a good many ties, but we did nothing of special importance on the Piles Branch, no special expenditure.

Q. Could you give us some figures of the expenses you incurred ?

A. No, I could not give you that from memory, but I will send you a statement of these expenses.

Q. How long did you keep the Railway in your possession ?

A. From the twentieth of April eighteen hundred and eighty three (1883), until the twentieth of September eighteen hundred and eighty five (1885).

Q. Can you tell us what were the earnings of the road during that period of time ?

A. Do you want the gross ?

R. The gross and the expenses, and the net earnings ?

A. Approximatively, I could send you a statement shewing it exactly but the road grossed, whilst we had it, some six hundred and fifty

thousand dollars, per annum, between six and seven hundred thousand dollars in round figures, and the net earnings amounted to something over two hundred thousand dollars per annum, a little over two hundred thousand dollars.

Q. What would be the rate per centum of the expense ?

A. The average rate of the expenses would be sixty five to seventy per cent, from sixty five, it works up, that is taking the average for the year ; of course in the winter, they are heavier.

Q. Were those earnings sufficient to pay the interest on the purchase price ?

A. No, not fully.

Q. Can you tell us what was the deficit ?

A. The deficit would be between forty and fifty thousand dollars per annum on the purchase price.

If you will permit me, I would like to make an explanation in connection with that, unless you give me an opportunity, it might be somewhat misleading.

The bonds, that we issued, were issued under a traffic guarantee, that should the earnings of the road not be sufficient to meet the interest, that the proportion on the traffic interchanged between the North Shore Railway and the Grand Trunk Railway should be applied to meet any deficiency ; consequently if that traffic did not amount in the whole to be sufficient to pay the bonds, we were not liable for the interest.

Q. Can you tell me whether that deficiency of the Railway was covered by the traffic or not ?

A. Whilst we had the road, yes it was covered.

Q. Had it not been covered by the traffic, then it would had been so much lost for the bonds bearers ?

A. Yes.

Q. The rate of interest on the bonds, was five per cent, I think ?

A. Five per cent.

Q. And they were payable in fifty years ?

A. In fifty years.

Q. What were the arrangements between the grand Trunk Railway and the federal government ?

A. The agreement with the federal government was, that we should hand over the whole of the stock to the government, or such person or persons as they might appoint ; that was the sum and substance of the agreement with the government, they assuming all the obligations that we had, from the time that we handed over the road excepting the debts of course, in the same way that we took it from the syndicate ; they assumed the obligations of the acts of parliament in Quebec ; the same obligations, that we had assumed from the syndicate.

Q. And then the syndicate remained bound to the same obligations too ?

A. Yes, there was this difference, that the Grand Trunk Railway assumed no obligations, that had been incurred by this Senecal syndicate, in the interim between their taking possession of the line and handing it over to us, that was put in, because the government was a little uneasy; otherwise they assumed all the obligations of the acts of parliament.

Q. But, towards you Messrs. Senecal and McDougall remained bound?

A. Yes.

Q. What sum has the federal government paid to the Grand Trunk Railway Company?

A. They gave us five hundred and twenty five thousand dollars for the control of the stock and for what we have done in connection therewith.

Q. In cash?

A. In cash. There was the construction of the Jacques-Cartier Railway in connection with the North Shore Railway and the improvements, money that we spent on the line; it was all lumped into an amount of five hundred and twenty five thousand dollars.

Q. So you had paid to Messrs. Senecal and McDougall two hundred and fifty thousand dollars cash, and afterwards you made various works and improvements on the Railway, and then you handed over the road to the federal government for the sum of five hundred and twenty five thousand dollars?

A. Five hundred and twenty five thousand dollars. As I explained, we built the Jacques-Cartier Railway, which although not handed over to the government, was built as a connecting link between the North Shore Railway and the Grand Trunk Railway, and which, to a great extent, is now on our hands useless. That road cost us about one hundred and forty thousand dollars. This Jacques-Cartier Railway line connects the Grand Trunk Railway at Lachine bank with the Pacific Railway, the Q. M. O. & O. Ry. as it was called. The Canadian Pacific Railway had undertaken to make that connection, when they purchased the western end, and they received one hundred thousand dollars for that purpose.

It was never completed and we made this connection for the purpose of reaching the North Shore Railway, and of course that is now in our hands. It is a piece of property, if you like, but it is there, and of course that was taken into consideration in the settlement with the Government.

Q. So the profits have not been enormous for you?

Q. No, Sir, they have not.

Q. What were the profits?

A. The profits of the whole transaction, as far as we are concerned, would be that piece of useless track, that is just about the extent of it.

Q. I read in the deposition of Mr. Wright, the Treasurer of the Grand Trunk Railway, heard as a witness before this Commission, the following: "The amount paid by the Government to the Grand Trunk Railway was

five millions two hundred and fifty thousand dollars cash". It must be a mistake I suppose ?

A. It is certainly a mistake, the amount being five hundred and twenty five thousand dollars, I was present when the cheque was handed over.

Q. Do I understand that the Grand Trunk Railway sold the North Shore Railway or the control in it, because it was not a paying business for your property ?

A. We did not sell it on that account, we sold it, because the government I won't say, compelled us, but was so anxious and pressed us to such an extent, and threatened to build an other line to Quebec, that we certainly did not feel able to face. We finally agreed to let them have the road we did not seek the sale of the road at all, overtures came to us from the Government.

Q. I suppose if that other road had been constructed, your own road, the North Shore Railway would have been useless ?

A. Very much injured of course, in fact the two lines would have been non paying lines.

Q. Do you consider that the Senecal syndicate paid a good price for the Eastern Section of the road ?

A. I consider they paid a very fair price. If you will allow me, I will explain that answer a little. The increased value of the road to the Grand Trunk Railway, I may say, was entirely in connection with the indirect advantages of the line and the control as it were of the business, from the Intercolonial Railway by having also possession of the South Shore. In other words the North Shore Railway was a very much more valuable property to the Grand Trunk Railway than to the Senecal syndicate, I think it is necessary to explain that.

Q. Because you were owners at the same time of the South Shore ?

A. Yes.

Q. Do you think that the government can work a Railway as advantageously as a private company ?

A. I am sure they can-not. I am positive they can-not.

Q. Will you give us some reason in support of your opinion ?

A. Well, to commence with, the pressure, brought upon the government by their friends, is such that they are not able to maintain what are reasonable and fair rates. Then again it often leads to discrimination between shippers, which is not to anything like the extent likely to occur, if worked on a commercial basis, and very frequently the Railway is used by issuing passes over it to a far greater extent than it is customary for a Railway worked on a commercial basis to do. I think in many ways that the revenue is depleted by a Railway company in the hands of a government.

Q. Do you think that the Government can make running arrangements with other companies as well as a company ?

A. I see no reason why they are not able to do that; if they have the property in the hands of men who are thoroughly acquainted with the business.

Q. Will you tell us what is the average rate of expenses on your road ?

A. On the Grand-Trunk railway ?

Q. Yes.

R. Well, they vary according to the winters that we have, but I should say about seventy five per cent would be a fair average.

Q. Do you know Mr Senecal well ?

A. Yes.

Q. What do you think of him as a superintendant of a railway ?

A. Well, I think he is a very clever energetic man, although as I have stated a few moments ago, he has not been brought up to the details of railroading ; but he has got very great natural ability and wonderful energy, and in my connection with him, I have been surprised to see it ; I was very much impressed with his management of all matters that I had to deal with.

Q. I suppose you have no particular knowledge of the management of the road by Mr Senecal, when he was superintendant ?

A. No, I have not, my knowledge only extends after we came into possession, and I was made general manager of the road, he was the president and I had opportunity of seeing his mode of doing business.

Q. Do you consider that it is advisable for a company holding a railway to advertise for its sale, or ask for tenders by the newspapers ?

A. For the sale of the ownership ?

Q. Yes, is it customary to do so ?

A. I do not know of any case—I can-not call to mind where I have known cases of its being done. I think it is generally done by private arrangements between the companies, when one road passes into the hands of the other—my experience is such.

Q. What is the length of your experience in railroading ?

A. Twenty nine (29) years.

Q. Well do you consider that if tenders are asked for by the newspapers, it would affect the value of the railway ?

A. I think so—I think it would most decidedly.

Q. Some time before the road was sold, the western section to the Pacific, and the eastern section to the Senecal syndicate, did the Grand-Trunk railway then know that the road was to be sold, that it was on the market ?

A. Oh! yes, it was common talk for a long time that the road could be sold, complete, from Quebec to Ottawa. We heard frequently that it could be obtained, and outside parties thought that the Grand-Trunk railway should endeavor to obtain it, but at that time, our general manager did not give the attention to it, and did not consider it was advantageous to us, to do so, but there was never any thing official passed—no overtures on either side.

I, the undersigned, having been duly sworn, do hereby certify the foregoing deposition to be a true and faithful reproduction of my stenographic notes.

R. H. O. REQAN, Stenographer.

LE TREIZIEME JOUR D'AVRIL 1886.

PRESENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de JEAN-BAPTISTE DESLONCHAMPS *de la ville des Laurentides, Contracteur, âgé de 44 ans, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous avez fait partie de la compagnie du chemin de fer des Laurentides ?

R. Oui, monsieur.

Q. Qui était président de cette compagnie ?

R. C'était monsieur G. H. Pagman.

Q. Est-ce que vous occupez un emploi dans la compagnie, ou si vous étiez seulement actionnaire ?

R. J'étais un de ceux qui ont fondé la compagnie. J'ai été directeur jusqu'à ce que je vins à prendre le contrat pour la construction du chemin de fer.

Q. Vous étiez à la fois, directeur, actionnaire, contracteur du chemin de fer.

R. J'ai été actionnaire, directeur jusqu'à ce que le contrat me fut donné, lorsque j'ai eu le contrat pour la construction du chemin de fer, j'ai résigné comme directeur, je me suis fait remplacer par quelques-uns de mes amis.

Q. Pour quel montant avez-vous des actions dans la compagnie du chemin de fer des Laurentides ?

R. J'avais des actions pour quarante-cinq mille piastres (\$45,000.00).

Q. Quel était le montant du capital souscrit par les actionnaires de la compagnie ?

R. Les actionnaires de la compagnie, c'est-à-dire les directeurs provisoires, avaient souscrit un montant de cent cinq mille piastres (\$105,000), montant requis par la loi, mais quand est venue la question sérieuse, ils ont *shippé* le camp ceux-là ; et la municipalité de St. Lin a pris trente mille piastres (\$30,000.00) d'actions de la compagnie du chemin de fer des Laurentides.

Q. Et vous-même, vous êtes resté en possession de combien ?

R. De quarante cinq mille piastres (\$45,000.00). Et Ste Anne des Plaines a pris trente cinq mille piastres (\$35,000.00) qui faisait un montant de cent cinq mille piastres (\$105,000.00) comme auparavant. On ne pouvait pas commencer les travaux auparavant d'avoir cent cinq mille piastres (\$105,000.00). C'était la loi.

Q. Y a-t-il eu d'autres actionnaires subséquentement ?

R. Non, monsieur, ce n'est pas à ma connaissance.

Q. Vous avez passé ces actions là à un, ami et vous avez entrepris les travaux pour la construction du chemin de fer ?

R. J'ai transporté aux environs de cinq mille piastres (\$5000.00) chaque à chacun des autres actionnaires pour les qualifier suivant la loi à faire partie de la compagnie.

Q. Vous avez entrepris la construction du chemin de fer.

R. Oui, monsieur.

Q. Etiez-vous seul ou en société avec d'autres ?

R. J'étais seul au commencement.

Q. Quel était le montant des actions ?

R. Le montant des actions de la compagnie ?

Q. Oui le montant de chaque action ?

R. Le montant de chaque action était, il me semble, de dix piastres (\$10). Il me semble que c'est cela dix piastres (\$10).

Q. Le capital souscrit, a-t-il été payé, par les actionnaires ?

R. Par les actionnaires de la compagnie du chemin de fer des Laurentides ?

Q. Oui.

R. Il a été payé par moi,

Q. Il a été par vous, c'est-à-dire par votre travail ?

R. Oui, monsieur, il a été payé, par mes travaux, quand il y a eu un certain montant d'ouvrage de fait, j'ai retiré un reçu du secrétaire de la compagnie, de quarante cinq mille piastres (45,000.00 de stock de la compagnie du chemin de fer des Laurentides. Mais il a fallu que je vinsse à faire pour soixante et dix mille piastres (70,000.00) d'ouvrage, avant que je pusse retirer mon reçu, attestant que mes actions étaient payées.

Et la compagnie était obligée de vous payer la balance de votre contrat ?

R. Oui, monsieur, la compagnie était obligée de me payer la balance de mon contrat.

Q. C'est vous qui avez terminé le chemin de fer ?

R. Oui, monsieur, j'ai terminé le chemin de fer. J'y ai travaillé jusqu'à mil huit cent soixante et dix-sept (1877). Il restait encore quelque chose à faire, quand je l'ai laissé en mil huit cent soixante et dix-sept ; mais toujours, je l'ai rendu ouvert au public.

Q. Il n'était pas complété dans le temps ?

R. Non, monsieur, il n'était pas tout-à-fait complété, mais il était ouvert au public. Même, si je me rappelle bien, il était reçu par l'ingénieur du gouvernement et par l'ingénieur de la compagnie. Je ne me rappelle pas bonnement s'il était reçu dans le temps.

Q. Qui est-ce qui a fait les derniers travaux sur le chemin de fer ?

R. C'est la compagnie. Quand j'ai failli, les créanciers ont transporté cela à la compagnie, et ils ont fait finir cela avec le reste.

Q. Etes-vous en état de me dire combien a coûté ce chemin de fer-là comme construction ?

R. Aux environs de cent soixante mille piastres (\$160,000.00). J'ai cela chez nous. Cela a coûté aux environs de cent soixante mille piastres (16,000.00. Je parle du prix coûtant, ce que cela a coûté d'argent.

Est-ce la construction du chemin de fer seulement ?

R. C'est le chemin de fer, les engins, les chars, toute la boutique.

Q. Y compris le matériel roulant ?

R. Oui, monsieur, y compris le matériel roulant, le *right of way* payé, les stations, enfin tout le biblot.

Q. Quand la compagnie a-t-elle émis des débentures ?

R. Quand j'ai eu besoin d'emprunter, c'est moi qui les a fait faire les débentures ?

Q. C'est vous qui les avez fait émettre ?

R. C'est moi qui les ai fait faire.

Q. Pour quel montant avez-vous fait émettre ces débentures ?

R. Pour trois cent mille piastres (\$300,000.00), vingt mille piastres par mille (\$20,000.00), il y avait quinze mille (15) à vingt mille piastres (20,000.00) du mille, cela fait trois cent mille (300,000.00) piastres.

Q. Qu'est-ce que vous avez fait de ces débentures ?

R. Je les ai hypothéquées par deux ou trois fois, pour finir mes travaux, tant que j'ai pu les hypothéquer, je les ai hypothéquées d'un bord à l'autre.

Q. Vous avez essayé de les négocier ?

R. J'ai essayé de les négocier, pas pour les vendre, mais je les ai données en garantie. J'ai retiré de l'argent dessus, cela se trouvait dans le temps de la grande crise, et ce n'était pas drôle dans ce temps-là, je vous assure.

Q. Quel montant avez-vous pu avoir en donnant ces débentures en garantie ?

R. D'abord je les ai mises en garantie, quand j'ai transporté les actions de St. Lin pour le montant de trente mille piastres (\$30,000.00) et celles de Ste Anne et de la Plaine, qui était un *bonus* de quatre mille piastres (\$4000.00) pour la compagnie, c'était pour avoir les rails, les locomotives, les *box-cars* et tout le stock qu'il fallait pour le chemin de fer.

Q. Les corporations avaient-elles payé les actions qui vous avaient été transportées ?

R. Moi, je les ai transportées à un autre avant d'avoir le paiement pour.

Q. Savez-vous si elles avaient payé leurs actions.

R. Non, monsieur, elles ne le sont pas payées encore ; je sais que c'est en cour, et le procès est pendant.

Q. Combien avez-vous eu de celui à qui vous avez transporté ces actions ?

R. J'ai eu dix mille piastres (\$10,000.00) en argent, si je me rappelle bien, et pour ces dix mille piastres (\$10,000.00) là, j'ai eu des rails. On a fait un *bargain* pour un montant de quarante mille piastres (\$40,000.00), et je lui ai transporté pour un montant de quatre-vingt mille piastres (\$80,000.00).

Q. Vous avez retiré de ce transport-là la somme de quarante mille piastres [\$40,000.00].

R. Oui, monsieur, j'ai retiré quarante mille piastres dans cette affaire-là, j'ai hypothéqué mes débentures, j'ai donné comme sûreté collatérale avec avec ce stock là de plus la somme de trois cent mille piastres [\$300,000] de débentures.

Q. Comme sûreté collatérale ?

R. Oui, monsieur, comme sûreté collatérale. En même temps j'avais transporté un certain montant de subsides du gouvernement de la Province de Québec.

Vous avez transporté cela à qui ?

R. Au colonel King. Cela formait un montant que j'ai transporté, de quarante à soixante mille piastres [\$40,000.00 à \$60,000.00] ; je ne me rappelle pas bien. Je sais que j'ai transporté un certain montant de subsides du Gouvernement.

Q. Vous avez transporté cela à Mr King ?

R. Oui, monsieur.

Voulez-vous répéter tout ce que vous avez transporté et les chiffres de chaque montant, d'actions d'abord ?

R. J'ai transporté les actions de St. Lin,

Q. Pour quel montant ?

R. Pour le montant de trente mille piastres [\$30,000.00].

Q. Les actions que la Corporation avait prises dans la compagnie ?

R. Oui, monsieur, St. Lin trente mille piastres [\$30,000.00], et Ste Anne, vingt-cinq mille piastres (\$25,000.00).

Q. Et rien de plus ?

R. Et un bonus de la Plaine de quatre mille piastres (\$4,000). C'était un bonus que la Plaine donnait.

Q. Et vous lui avez transporté en sus de cela ?

R. Je lui ai transporté en sus de cela un certain montant de subsides du Gouvernement. Je ne me rappelle pas bien quel montant c'était. Les subsides du Gouvernement se montaient à la somme de soixante mille piastres (\$60,000.00), quatre mille piastres (\$4,000.00) par mille, cela fait [\$60,000], et sur cela j'ai payé cinq pour cent de diminution cette année-là.

Q. Vous avez transporté cela encore au colonel King ?

R. Oui, monsieur, j'ai transporté cela encore au colonel King.

Q. Et en sus de cela, vos débentures ?

R. Je fais erreur. D'abord, je lui ai transféré trente-sept mille cinq cents piastres [\$37,500.00] de subsides du Gouvernement.

Q. Moins les cinq pour cent ?

R. Je ne me rappelle pas bien, si c'est sept [7] ou huit [8], je ne me rappelle pas bien.

Q. Maintenant, combien lui avez-vous transporté en débentures ?

R. En débentures, je lui ai transporté tout le montant en garantie.

Q. Toutes les débentures ?

R. Toutes les débentures. Les trois cent mille piastres [\$300,000.00] en garantie. Je crois que ce n'est pas tout-à-fait les trois cent mille piastres [\$300,000.00]. Je crois que les directeurs en ont gardé un certain montant de débentures.

Q. Moins un certain montant de débentures qui sont restées entre les mains des directeurs ?

R. Oui, monsieur.

Q. Et que la Compagnie a remises aux directeurs pour les indemniser de leurs troubles ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous ne pouvez pas préciser ce montant-là ?

R. Non, monsieur, c'est entre deux cent vingt-cinq mille [\$225,000.00] à deux cent cinquante mille piastres [\$250,000.00] que j'ai transportées.

Q. Que vous avez transportées à M. King ?

R. Oui, monsieur, entre deux cent vingt-cinq mille piastres (\$225,000.-00) à deux cent cinquante mille piastres (\$250,000.30) de débentures.

En considération de ces divers transports, qu'avez-vous reçu de M. King ?

R. J'ai reçu les rails, *fish plates*, les *spikes*.

Q. Ce n'est pas de l'argent qu'il vous a donné ?

R. Il devait me donner des rails à tant de livres à la verge, et le *rolling stock*, et l'argent pour faire marcher les travaux.

Q. Dites ce qu'il vous a donné pour ce transport-là ? Quelle proportion d'argent est-ce qu'il vous a donnée ?

R. En argent, j'ai retiré douze à treize mille piastres de moins que je lui ai transporté.

Q. Vous a-t-il donné la valeur ?

R. Il m'a donné la valeur en argent, et en matériel.

Q. Pour quelle somme à peu-près ?

R. J'ai réalisé autour de quatre-vingt huit à quatre-vingt dix mille piastres (\$88,000.00 à \$90,000.00) de tout cela.

Q. Avez-vous simplement transporté en garantie, les actions qui vous appartenaient, ou les avez-vous vendues au colonel King ?

R. Les actions de la compagnie du chemin de fer, c'est-à-dire les actions des municipalités, je les ai vendues au colonel King.

Q. Et les vôtres ?

R. Les actions que j'avais dans la compagnie, je les ai mises en garantie.

Q. Et les actions des municipalités, vous les avez vendues ?

R. Oui, monsieur, les actions des municipalités, je les ai vendues.

Q. Les vôtres, vous les avez simplement transportées en garantie ?

R. Oui, monsieur, mes actions à moi, que j'avais dans la compagnie du chemin de fer des Laurentides, je les ai transportées en garantie.

Q. A monsieur King toujours ?

Oui, monsieur, à M. King.

Q. Combien M. King vous a-t-il avancé sur les débentures que vous lui avez données comme sûreté collatérale ?

R. C'était avec les subsides du gouvernement et avec les actions des municipalités.

Q. Vos actions à vous, vous ne les avez pas vendues ?

R. Non, monsieur, je n'ai pas vendu mes propres actions, je les passais seulement en garantie.

Q. Combien avez-vous vendu au colonel King, les actions de Ste-Anne, de St-Lin, et le bonus de la Plaine et les subsides du Gou-

vernement? combien avez-vous vendu tout cela, au colonel King?

R. Aux environs de dix à douze mille piastres (\$10,000.00 à \$12,000) de moins que cela se montait, au meilleur de ma connaissance.

Q. Ce qui ferait environ soixante quatre mille piastres (\$64,000.00)?

R. C'est cela.

Q. Soixante-quatre mille cinq cents piastres (\$64,500.00)?

R. A peu-près cela.

Q. Les débentures, les avez-vous vendues au colonel King, ou les lui avez-vous simplement transportées en garantie?

R. Je les lui ai simplement transportées en garantie comme sécurité du montant qu'il me donnait pour faire les travaux.

Q. Des soixante et quatre mille piastres (\$64,000.00) ou environ qu'il vous donnait?

R. Oui, monsieur, comme sécurité de ce qu'il me donnait.

Q. Est-ce que le colonel King, n'était pas contracteur avec vous?

R. Non, monsieur, pas du tout.

Q. Il était simplement fournisseur?

R. Oui, monsieur, il était mon fournisseur.

Q. Vous a-t-il avancé d'autre somme que celle-là?

R. Oui, monsieur, si je me rappelle bien, il m'a avancé un autre montant de dix mille piastres (\$10,000.00) sur les débentures encore,

Q. Pouvez-vous me dire quel a été le montant total des avances que M. King vous a faites?

R. Avec le matériel que j'ai? Tout?

Q. Oui, tout; tout ce que vous avez eu, tant en argent qu'en matériel?

R. Cela se monte à autour de quatre-vingt mille piastres (\$80,000.00)

Q. Environ quatre-vingt mille piastres (\$80,000.00) que vous avez eues de lui, tant en argent qu'en matériel?

R. Oui, monsieur, tant en argent qu'en matériel.

Q. C'est après cela que vous avez fait faillite?

R. Non, monsieur, après cela on a obtenu un subside du Gouvernement de Québec, quinze cent piastres (\$1,500) par mile.

Q. Après tous ces transports-là?

R. Ce peut-être dans le même temps. Peut-être avant, peut-être après. Je sais que l'on a obtenu du gouvernement quinze cents piastres (1500) de plus par mille. Cela faisait vingt-deux mille et quelques cents piastres. J'ai vendu cela à M. Isivoie Hurteau, de Longueuil, pour quinze mille piastres (\$15,000).

Q. Vous avez vendu vingt-deux mille et quelques cents piastres pour quinze mille piastres (\$15,000).

R. Oui, monsieur, j'ai vendu ce montant de subsides pour quinze mille piastres (\$15,000), parce que ce n'était payable qu'après le chemin de fer serait terminé.

Q. C'est pour cela que vous avez vendu meilleur marché?

R. Oui, monsieur.

Q. M. Sénécal avait-il des actions dans la compagnie?

R. Non, monsieur.

- Q. En a-t-il acheté plus tard à votre connaissance ?
R. Oui, monsieur, il en a acheté plus tard.
Q. Savez-vous pour quel montant il en a acheté ?
R. Il a acheté le montant qui a été distribué par les directeurs.
Q. C'est-à-dire le montant que les directeurs avaient eu en mains ?
R. Oui, monsieur, ils se sont séparés cela entre eux autres, le président, le vice-président et le gérant, et il a acheté ces parts-là.
Q. Ils ont vendu ces parts-là à M. Sénécal ?
R. Oui, monsieur.
Q. Savez-vous quel était le montant total des actions à l'époque de la vente du chemin de fer à la compagnie du Pacifique ?
R. Des actions ou des débentures ?
Q. Des actions ?
R. Il y avait cent mille piastres (\$100,000.00) d'actions.
R. Est-ce qu'il n'y avait pas des actions pour au delà de deux cent mille piastres (\$200,000.00) ?
R. Non, monsieur, pas à ma connaissance. Moi, j'avais seulement quarante-cinq mille piastres (\$45,000.00) d'actions de la compagnie, et les municipalités avaient la balance.
Q. Aviez-vous encore des actions, lorsque le chemin a été vendu à la compagnie du Pacifique ?
R. J'avais tout transporté.
Q. Vous aviez tout transporté dans le temps ?
R. Oui, monsieur, j'étais en faillite dans le temps et la compagnie a eu cela de mes créanciers.
Q. Pouvez-vous nous dire combien valaient ces actions-là, sur le marché ? Combien elles se vendaient ?
R. Les actions de la compagnie ?
Q. Oui.
R. Cela ne s'est jamais vendu, c'était un stock mort, souscrit seulement pour la formation de la compagnie, suivant la loi, pour qu'elles vinssent à avoir de la valeur, il aurait fallu payer sept pour cent sur les débentures. On a jamais pu payer sept pour cent sur les débentures, et cela n'a jamais valu rien.
Q. Les débentures portaient la première hypothèque sur le chemin de fer ?
R. Oui, monsieur.
Q. Alors, les actions ne valaient rien ?
R. C'est mon opinion qu'elles ne valaient rien, et elles ne valent encore rien à l'heure qu'il est.
Q. Les débentures seules valaient quelque chose ?
R. Oui, monsieur, elles valaient de l'argent, elles valaient le chemin.
Q. Considérez-vous que le chemin valait le montant total des débentures, c'est-à-dire la somme de trois cent mille piastres (\$300,000.00) ?
R. Les débentures ne valaient pas cent cents dans la piastre, dans

le temps. Je pense que je les ai prises à soixante et dix cents dans la piastre. Si je me rappelle bien, c'est soixante et dix ou soixante et quinze cents dans la piastre, je sais qu'il y en a qui ont emprunté dessus pour dix cents dans la piastre. M. Pangman lui-même, je pense, a emprunté, comme directeur, de M. Sénécal, ou d'autres à dix cents dans la piastre. Elles n'avaient pas de valeur dans le temps.

Q. Etes-vous en état de me dire quelle pouvait être la valeur du chemin de fer en question au moment de la vente à la compagnie du chemin de fer du Pacifique ? Le chemin de fer et le matériel roulant, enfin tout ce qui appartenait à la compagnie des Laurentides ?

R. La valeur du chemin, c'est selon les personnages ou les compagnies qui en ont besoin. Un chemin de fer, à un moment donné, peut ne pas valoir grand chose, et ensuite, il peut valoir beaucoup. J'ai dit tantôt qu'il valait à peu près cent soixante mille piastres (\$160,000.00), ce qu'il avait coûté en argent, à part de mon salaire pendant trois ou quatre ans.

Q. Mais pour quelqu'un qui aurait pu et qui aurait voulu l'exploiter, combien pouvait-il valoir ? Valait-il cent soixante mille piastres (\$160,000.00) le prix coûtant ?

R. Si j'avais eu cent soixante mille piastres (\$160,000.00) je ne les aurais pas données pour ce chemin de fer-là.

Q. Quel était le prix fixé, dans votre contrat ?

R. C'était vingt mille piastres (\$20,000.00) du mille dans mon contrat.

Q. En argent ?

R. C'était payable un certain montant en débetures, et je prenais des actions pour la somme de quarante-cinq mille piastres (45,000.00) et je prenais des débetures à tant dans la piastre. Cela formait les trois cent mille piastres (\$300,000.00) de mon contrat avec la compagnie.

Je n'ai jamais retiré un centin de la compagnie. La compagnie ne valait pas un sou. C'était moi qui étais la compagnie dans le fonds. J'avais intérêt à construire le chemin.

Q. C'est la construction de ce chemin de fer-là qui vous a mis en faillite ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous avez perdu beaucoup d'argent dans la construction de ce chemin de fer ?

R. Oui, monsieur, j'ai tout perdu mon argent.

Q. Combien d'argent avez-vous mis dans cette construction qui vous appartenait, à part de l'argent que le colonel King vous a avancé, où quelles valeurs, soit en matériel ou autre chose ?

R. Avec l'argent de mes créanciers et le mien ?

Q. Oui.

R. Cela m'a coûté seul, personnellement, au-delà de quarante mille piastres (40,000.00) ; et je suis resté en dette avec mes créanciers de vingt-trois mille piastres (\$23,000.00) quand j'ai fait faillite. Depuis le commencement jusqu'à la fin des travaux, je vous donne cela à la

grosse, je ne peux pas vous donner les détails de piastres et de cents.

Q. Est-ce que cela devait être, d'après votre contrat, un chemin de première classe ?

R. Non, monsieur, j'avais de l'augmentation pour trente mille piastres (\$30,000.00) sur mon contrat, dans les ponts, etc.

Q. Vous dites que votre contrat était pour la somme de trois cent mille piastres (\$300,000.00) ?

R. Oui, monsieur, mon contrat était pour trois cent mille piastres (\$300,000.00) payables par les actions,

Q. Vous avez fait le chemin pour cent soixante mille piastres (\$160,000.00) ?

R. Pour cent soixante mille piastres (\$160,000.00) *cost-price*, le prix coûtant. Cela va aux environs de cent soixante mille piastres (\$160,000.00), peut-être cent soixante et cinq mille piastres (\$165,000.00).

Q. De sorte que si la compagnie avait pu vous payer, vous auriez auriez fait cent quarante mille piastres (\$140,000) de profit ?

R. Si j'avais été payé en argent, j'aurais fait ce montant-là.

Q. Combien avez-vous reçu en réalité sur le montant de votre contrat ?

R. J'ai reçu seulement ce que le colonel King m'a payé. La compagnie ne m'a pas payé un seul centin.

Q. Tout le reste, vous l'avez payé de votre poche ?

R. Le reste, je l'ai payé de ma poche ou de celle de mes créanciers. J'ai vendu à part de ce que j'ai vendu au colonel King, quinze mille piastres à M. Hurteau, de Longueuil.

Q. C'est tout ce que vous avez eu de l'argent du colonel King et de M. Hurteau ?

R. Oui, monsieur, du colonel King et de M. Hurteau.

Q. Et le reste vous l'avez perdu ?

R. Oui, monsieur, le reste je l'ai perdu. Je l'ai fourni de ma poche et mes créanciers avec moi.

Q. Savez-vous ce que le colonel a fait de ces débentures ?

R. Quelles débentures ?

Q. Les débentures que vous lui aviez données en sûreté collatérale ?

R. Je pense que ces affaires-là se sont arrangées entre M. Sénécal et lui. Je n'ai pas mis le doigt dedans, enfin, je ne peux pas vous dire rien là-dessus, parce qu'il a été un moment dans la construction du chemin, où M. Sénécal était en société avec moi ; mais il a abandonné dans l'*escousse* que j'ai bâti le chemin.

Q. Vous ne savez pas combien M. Sénécal avait de débentures lorsque la vente du chemin de fer a eu lieu ?

R. Non, monsieur.

Q. Ni combien elles lui avaient coûté ?

R. Non, monsieur, mais, je sais, par exemple, avant de finir, j'ai eu un ordre confidentiel qui m'a été donné pour cinquante mille piastres (\$50,000.00) de débentures par un ami qui était sur la compagnie, disait que c'était pour me sauver. J'ai transporté cela à mes

créanciers. Je sais que cela a été vendu presque pour rien, pour deux ou trois mille piastres, ces cinquante mille piastres-là.

Q. Vous avez failli, à quelle date ?

R. En mil huit cent soixante et dix-sept (1877), vers le huit (8) de novembre mil huit cent soixante et dix-sept (1877).

Q. Quel était le président de la compagnie ?

R. C'était M. Pangman.

Q. Quel était le vice-président de la compagnie ?

R. C'était M. Chapleau.

Q. Quel était le secrétaire ?

R. C'était M. De Bellefeuille, qui était secrétaire.

Q. Savez-vous si M. Chapleau avait des actions dans la compagnie quand le chemin de fer des Laurentides a été vendu à la compagnie du chemin de fer du Pacifique ?

R. Oui, monsieur, il en avait.

Q. Comment le savez-vous ?

R. Parce que je lui ai transporté des actions.

Q. Mais il pouvait les avoir vendues à d'autres ?

R. S'il les avaient vendues, il lui en fallait pour se qualifier comme directeur.

Q. Mais lors de la vente du chemin de fer, était-il encore un des directeurs de la compagnie ?

R. Oui, monsieur, il était un des directeurs et actionnaires.

Q. Savez-vous pour quel montant ?

R. On a fait tant de transactions entre les directeurs que je ne me rappelle pas bien. Je pense que je lui ai transporté entre soixante mille piastres (\$60,000.00) d'actions.

Q. Considérez-vous que le prix payé par la compagnie du chemin de fer du Pacifique, pour l'embranchement de St-Lin, était un prix raisonnable ?

Q. C'est raisonnable, certainement. Les actionnaires ont dû être contents de toucher l'argent. Il ne se fait pas de vente comme cela tous les jours.

Q. Les actionnaires n'ont rien reçu ?

R. Non, monsieur.

Q. Ce sont les porteurs de débentures seulement ?

R. Ce sont les porteurs de débentures.

Q. Pour la compagnie du Pacifique, cet embranchement de St-Lin valait-il trois cent mille piastres (\$300,000.00).

R. Selon moi, cela ne valait pas trois cent mille piastres (\$300,000).

Q. Pour les propriétaires de la ligne du chemin de fer du Pacifique ?

R. Non ; les directeurs du Pacifique pouvaient voir autrement que je puis voir, mais on a trouvé le prix fort, un peu, quand on a su que la vente était faite pour ce prix-là.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, certifie que tout ce qui précède est une reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT, *Sténographe.*

LE TREIZIEME jour d'Avril 1886.

PRESENT : L'honorable A. B. ROUTHIER.

Commissaire Royal

DEPOSITION de LEON LEDUC, *Ecr, dans le district de Sorel M. P. P., âgé de 53 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes député à l'assemblée législative de Québec ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous avez été élu en mil huit cent quatre-vingt et un (1881) ?

R. Ou , monsieur, j'ai été élu en mil huit cent quatre-vingt et un (1881).

Q. Et vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, monsieur, j'ai voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord.

Q. Voulez-vous me dire si vous avez ainsi voté en considération de quelque avantage pécuniaire, souscription électorale, ou autres faveurs ?

R. J'ai voté pour la vente du chemin de fer purement et simplement, parceque je croyais que c'était plus avantageux pour la province que le gouvernement vende le chemin de fer du Nord, je n'ai reçu aucune chose pour voter, d'aucune manière.

Q. Saviez-vous, durant les élections de mil huit cent quatre vingt-un (1881), qu'il fut question de vendre le chemin de fer du Nord à monsieur Sénécal ?

R. Qu'il fut question de vendre le chemin de fer à monsieur Sénécal ?

Q. Oui, qu'il fut question de vendre le chemin de fer à monsieur Sénécal ?

Q. Je ne me rappelle pas.

Q. Est-ce qu'il a été question de vendre le chemin de fer du Nord pendant les élections de mil huit cent quatre vingt-un (1881) ?

R. Je sais bien qu'il était question de vendre le chemin de fer du Nord, pendant les élections de mil huit quatre vingt-un (1881). Les élections ont été faites presque seulement là-dessus, il était entendu que l'on devait vendre le chemin de fer du Nord, si on trouvait huit millions de piastres (\$8,000,000.00).

Q. Pendant les élections, vous vous êtes déclaré en faveur de cette politique ?

R. Je ne me suis déclaré, ni pour, ni contre ; je crois que ceux qui ont travaillé avec moi se sont déclarés, c'est-à-dire en ont parlé ; mais moi je ne me suis déclaré, ni pour, ni contre.

Q. Mais était-il question alors de monsieur Sénécal comme devant acheter le chemin de fer ?

R. Pas à ma connaissance ; du moins je ne m'en rappelle pas du

tout, il peut se faire que l'on aurait dit que monsieur Sénécal l'achèrait ou quelque chose comme cela, mais d'après moi, il n'y avait aucun marché de fait pour vendre le chemin de fer du Nord dans ce temps-là.

Q. Mais je vous demande s'il était connu dans ce temps-là, lors des élections générales de mil huit cent quatre vingt-un (1881), que monsieur Sénécal devait acheter le chemin ?

R. Devait acheter le chemin plus tard ? je ne me rappelle pas de cela.

Q. Vous ne vous rappelez pas de cela ?

R. Non, monsieur.

Q. Avez-vous eu quelques rapports avec monsieur Sénécal pendant les élections de mil huit cent quatre vingt-un (1881) ?

R. Non, monsieur.

Q. Est-il à votre connaissance que monsieur Sénécal ait souscrit quelques sommes d'argent pour votre élection en mil huit cent quatre vingt un (1881) ?

R. Oui, monsieur, je sais que monsieur Sénécal avait été dans le comité, et qu'il avait souscrit de l'argent pour les élections.

Q. Dans le comité ?

R. Dans le comité. A moi-même jamais, je n'ai jamais vu la couleur de son argent à monsieur Sénécal, d'aucune manière, ni dans ce temps-là, ni ailleurs, je n'en ai jamais vu de ma vie.

Q. Quand avez-vous su cela ?

R. Je l'ai su durant l'élection avant d'être élu.

Q. Que monsieur Sénécal avait versé une certaine somme d'argent au comité ?

R. Que monsieur Sénécal avait été au comité et avait souscrit une certaine somme d'argent comme ami pour le fonds d'élection.

Q. Savez-vous quelle somme ?

R. Quelqu'un de mes amis m'a dit qu'il avait souscrit cinq cents piastres (\$500.00).

Q. Mais, personnellement, le savez-vous ?

R. Non, monsieur, je ne l'ai jamais su personnellement.

Q. Monsieur Sénécal m'a dit à moi-même, après l'élection, qu'il avait souscrit. Il me semble qu'il m'a dit ceci : La première fois que j'ai été au comité j'ai souscrit cent piastres (\$100.00), pour les cinq cents piastres (\$500.00) il ne me l'a jamais dit, ce sont d'autres amis qui m'ont dit cela.

Q. Monsieur Sénécal, ou que qu'un en son nom, vous a-t-il jamais parlé du vote que vous aviez à donner sur la question de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Non, monsieur, jamais ni monsieur Sénécal, ni aucun de ses amis. Quand j'ai voté dans la chambre, j'ai voté librement, par ma propre idée, et si j'étais appelé pour vendre le chemin de fer du Nord, encore aujourd'hui je voterais encore pareil, je suis moralement convaincu que c'était mieux dans l'intérêt de la Province de Québec et du pays de vendre le chemin de fer.

Q. Pouvez-vous jurer que vous n'avez pas été influencé dans votre vote par la souscription qui avait été faite par monsieur Sénecal ?

R. Je suis prêt à le jurer, et tous les jours. Je calculais que le chemin de fer du Nord pour le gouvernement, c'était la ruine de la Province, c'est pour cela que je trouvais que l'on faisait bien de s'en débarrasser au plus vite.

Q. Et vous n'avez pas changé d'avis là-dessus ?

R. Non, monsieur, je n'ai pas changé d'avis là-dessus depuis ce temps-là.

Q. Vous ne connaissez pas autre chose, que ce qui est dans les documents officiels, au sujet de cette enquête ?

R. Non, monsieur, rien autre chose.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné sténographe assermenté, certifie que tout ce qui précède est une reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé) NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

LE QUINZIEME JOUR D'AVRIL 1886

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal

DEPOSITION de FRANÇOIS-XAVIER PARADIS, *de Napierre-ville, cultivateur, M. P. P., âgé de 42 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Depuis combien de temps êtes-vous député à l'Assemblée Législative ?

R. Depuis l'élection générale de mil huit cent quatre-vingt-un (1881).

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, en mil huit cent quatre-vingt deux (1882) ?

R. Oui, monsieur.

Q. On a dit que plusieurs des députés, qui ont voté en faveur de cette vente, l'ont fait en considération d'avantages pécuniaires, souscriptions électorales ou autre faveurs ; voulez-vous nous dire, si vous connaissez quelque député qui soit dans ce cas-là ? Et en ce qui vous concerne personnellement, voulez-vous nous dire si l'accusation est fondée ?

R. Je ne connais aucun député qui soit dans le cas que vous me mentionnez-là. Et quant à ce qui me concerne personnellement, durant mon élection, je n'ai jamais connu monsieur Sénecal autrement que de nom ; avant mon élection et pendant mon élection, il n'y a eu aucun argent de fourni en aucune façon, pour aider à mon élection, par aucun comité quelconque ; nous avons fait l'élection seuls.

Q. Sans le secours de M. Sénecal ?

R. Sans le secours de M. Sénécal, ni d'aucun comité, excepté quelques orateurs qui sont venus dans mon comté, et qui ont pu être envoyés par le comité. Il n'y a eu aucun argent pour l'organisation, ni aucune de ces choses-là; et comme je vous disais tout-à-l'heure, je n'ai jamais connu monsieur Sénécal avant d'arriver en Parlement. Une fois rendu en parlement, j'ai connu monsieur Sénécal, parce qu'on me l'a désigné. Il n'a jamais cherché à m'influencer en aucune manière, concernant la vente du chemin de fer du Nord, ni qui que ce soit.

Q. Ni qui que ce soit pour lui?

R. Ni qui que ce soit pour lui. Durant mon élection, je me suis servi de ce qu'avait dit l'honorable monsieur Chapleau dans son discours à Ste-Thérèse, qu'il était à-peu-près certain de vendre le chemin de fer, pour la somme de huit millions; alors j'annonçais cela à mes électeurs et je leur disais que je croyais que c'était une bonne affaire. Mon adversaire tournait cela en ridicule, en disant que si nous pouvions avoir cinq millions (5,000,000.00) pour le chemin de fer du Nord, c'était une belle vente, de sorte que j'étais tout-à-fait décidé d'être en faveur de cette vente du chemin de fer, qui ne nous rapportait rien. Pour nous autres, ce chemin de fer était plutôt une ruine pour la Province qu'un bénéfice; je n'avais pas à m'occuper à qui on le vendait. J'étais en faveur de la vente sans autres considérations.

Q. Vous ne connaissez aucun député qui ait reçu considération pour son vote?

R. Non, monsieur, je n'en connais aucun.

Q. Êtes-vous encore du même avis que la vente a été de bonne politique?

R. Oui, monsieur, je le crois; non-seulement je le crois, mais si la chose était encore à recommencer, je ferais la même chose. Je suis convaincu que la chose était bonne.

Q. Je suppose que vous ne connaissez rien autre chose?

R. Je ne connais rien qui puisse intéresser la Commission.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, certifie que tout ce qui précède est une copie fidèle de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT

Sténographe.

LE QUINZIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT :—L'HON. A. B. ROUTHIER.

Commissaire Royal.

DEPOSITION de ANTOINE CASAVANT, *de St-Dominique, Bagot, Cultivateur, âgé de 59 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes député à l'assemblée Législative de Québec ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien d'années êtes-vous député ?

R. Depuis mil huit cent quatre-vingt-un (1881), les élections générales ont eu lieu en mil huit cent quatre-vingt-un (1881).

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous fait un discours sur la vente du chemin de fer en chambre ?

R. D'autant que je puis me rappeler, j'en ai parlé, mais je ne pourrais pas vous rapporter les paroles que j'ai prononcées, j'ai engagé mes collègues à voter en faveur de la vente du chemin de fer.

Q. Vous étiez favorable à la vente dès avant la discussion en chambre ?

R. J'étais favorable à la vente du chemin du Nord, quand je me suis présenté devant mes électeurs lors des élections générales.

Q. En mil huit cent quatre-vingt-un (1881) ?

R. En mil huit cent quatre-vingt-un (1881), sans savoir avec qui ni comment cette vente serait faite, parce que le gouvernement se disait en faveur de la vente du chemin de fer, et j'approuvais ce programme.

Q. Voulez-vous nous dire quelles étaient vos principales raisons pour approuver le programme du gouvernement ?

R. La première raison, c'est que je trouvais que le gouvernement ne pouvait pas exploiter ce chemin de fer avec avantage, le peu de connaissances que j'avais sur la question des chemins de fer m'avait mis à même d'en juger.

Secondement : je trouvais que c'était la valeur du chemin, déduction faite des sommes que nous aurions été obligés de payer à une compagnie comme bonus.

Q. Quel prix entendez-vous comme valeur du chemin de fer ?

R. Le montant de huit millions (\$8,000,000.00), c'est-à-dire sept millions six cent mille piastres (\$7,600,000.00), même j'aurais voté pour la vente du chemin de fer à sept millions (\$7,000,000.00).

En troisième lieu, la raison que j'ai donnée, et qui m'a engagé à être en faveur de la vente du chemin de fer est une raison politique ; c'était pour ne pas laisser entre les mains du gouvernement l'avantage de contrôler certaines créatures.

Q. Vous ne vouliez pas que le gouvernement fit du patronage avec le chemin de fer ?

R. Pour ne pas laisser au gouvernement l'avantage de faire du patronage ; c'est la raison que j'ai donnée pendant l'élection aux électeurs de mon comté, en leur disant que je serais favorable à la vente du chemin de fer du Nord, aux conditions que je viens de mentionner.

Q. Saviez-vous dans ce temps-là, qu'il était question de monsieur Sénécals comme devant acheter le chemin de fer du Nord, et avez-vous rencontré monsieur Sénécals à ce sujet ?

R. Non, monsieur, je n'ai pas rencontré monsieur Sénécals à ce sujet-là, ni ne savais qu'il l'achèterait. Je ne pouvais pas dire même qui est-ce qui l'achèterait dans le temps de l'élection.

Q. Est-il à votre connaissance personnelle, que monsieur Sénécals ait souscrit des sommes d'argent pour votre élection ?

R. Il n'est pas à ma connaissance personnelle qu'il ait souscrit, ni directement, ni indirectement. J'ai payé mes frais d'élection, et j'étais le collègue de feu l'honorable monsieur Mousseau qui a envoyé des jeunes gens parler dans mon comté.

Q. C'est tout l'aide que vous avez eu ?

R. Oui, monsieur, c'est tout l'aide que j'ai eu pour la lutte ; il me devait beaucoup, je lui avais fait son élection, c'est tout l'aide que j'ai eu à ma connaissance ; et je ne lui en ai pas demandé non plus.

Q. Lors du vote pris en chambre sur la question de la vente du chemin de fer du Nord, on ne vous a rien donné, ni rien offert au sujet de votre vote ?

R. Non, monsieur, voici sur quoi je me suis basé pour donner mon vote : j'ai étudié les offres dans leurs détails, les quatre propositions, et après les avoir étudiées, j'ai conclu que celles que l'on a acceptées étaient les plus avantageuses.

Q. Connaissez-vous quelque député, qui ait été influencé dans son vote par quelques considérations d'argent ou des promesses, ou par quelque autre faveur ?

R. Je n'ai jamais entendu parler de cela, ni directement, ni indirectement, qu'aucun député aurait reçu de l'argent pour l'engager à voter, ce n'est pas à ma connaissance.

Q. Je suppose que vous ne connaissez rien de particulier au sujet des embranchements de St-Lin et de St-Eustache ?

R. J'en ai bien entendu parler.

Q. Vous ne connaissez rien personnellement de ces choses-là ?

R. Non, monsieur.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, sténographe assermenté, certifie que tout ce qui précède est une copie et reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT.

Sténographe.

LE QUINZIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal

DEPOSITION de ISIDORE FRÉGEAU, *de Waterloo, Médecin, âgé de 52 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes député à l'Assemblée Législative de Québec ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien d'années ?

R. Depuis mil huit cent quatre-vingt-un (1881).

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

R. Oui, monsieur.

Q. Est-il à votre connaissance que quelques députés auraient voté en faveur de cette vente, moyennant considération, soit en argent, soit en souscriptions électorales, soit pour autres faveurs, et voulez-vous me dire si vous-même auriez voté pour telles considérations ?

R. Il n'est pas à ma connaissance qu'aucun député ait été payé pour voter, et moi non plus, je n'ai rien reçu pour cette considération-là.

Q. Monsieur Sénécâl, ou quelqu'un pour lui en son nom, vous a-t-il jamais parlé du vote que vous auriez à donner sur cette question de la vente du chemin de fer ?

R. Il ne m'a jamais parlé d'aucune chose de cette nature.

Q. Ni lui, ni personne pour lui ?

R. Non, monsieur, personne, jamais.

Q. Dans les élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), la question a-t-elle été agitée dans votre comté, savoir si le chemin de fer devait être vendu ou non ?

R. Oui, monsieur, cela a été parlé dans mon élection.

Q. Dans quel sens vous êtes-vous prononcé dans ce temps-là ?

R. Dans mon comté, mes amis et moi, nous nous sommes prononcés en faveur de la vente du chemin de fer.

Q. Avez-vous eu, dans ce temps-là, avec monsieur Sénécâl ou avec quelqu'un en son nom, quelques relations au sujet de cette question ?

R. Non, monsieur, pas du tout, je ne le connais pas, je ne l'avais pas vu.

Q. Vous ne le connaissiez pas dans le temps ?

R. Non, monsieur.

Q. Il n'est pas venu à votre connaissance, qu'il ait souscrit pour votre élection ?

R. Non, monsieur, et une chose bien certaine, c'est que j'ai payé tous mes frais, je n'ai pas eu de faveurs de personne.

Q. Vous ne connaissez rien autre chose ?

R. Je ne connais rien de plus.
Et le témoin ne dit rien de plus.
Je certifie que ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT.

Sténographe

LE 16ÈME jour d'AVRIL 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de L'HONORABLE ELISÉE DIONNE, *de Sté-Anne de la Pocatière, M. C. L., âgé de 56 ans, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :*

- Q. Depuis combien de temps êtes-vous conseiller législatif ?
R. Depuis mil huit cent soixante et seize (1876).
Q. Vous avez fait partie de l'administration de Monsieur Chapleau ?
R. Oui, monsieur.
Q. Quand êtes-vous entré dans l'administration de monsieur Chapleau ?
R. Le quatre de mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), je ne suis pas sûr de cette date-là.
Q. Au moment de la vente ?
R. Oui, monsieur.
Q. Vous étiez favorable à la vente du chemin de fer du Nord ?
R. Oui, monsieur.
Q. Avez-vous changé d'opinion depuis ?
R. Non, monsieur, au contraire.
Q. On a dit que quelques-uns de ceux qui ont voté en faveur de la vente du chemin de fer, soit députés, soit conseillers législatifs l'avaient fait en considération de certains avantages pécuniaires, souscriptions électorales ou autre faveurs ?
R. Ce n'est pas à ma connaissance.
Q. Connaissez-vous quelque chose à ce sujet ?
R. Je ne connais rien à ce sujet.
Q. En ce qui vous concerne personnellement ?
R. En ce qui me concerne personnellement, je puis dire que l'accusation n'est pas fondée.
Q. Pouvez-vous jurer que vous avez voté pour la vente du chemin

de fer du Nord, parceque vous avez cru que c'était dans l'intérêt de la Province ?

R. C'est parce que j'ai cru que c'était dans l'intérêt de la Province.

Q. Et vous n'avez pas eu d'autres motifs que ceux-là pour voter ?

R. Non, monsieur, du tout.

Q. Il a été dit que vous étiez d'abord contre la vente du chemin de fer, et qu'afin d'obtenir votre on vous a nommé ministre ?

R. Je n'ai jamais donné d'opinion dans ce sens là à qui que ce soit, je n'ai jamais proféré cette opinion là, jamais.

Q. Et ce n'est pas pour avoir votre vote que vous êtes entré dans le ministère ?

R. Non, monsieur, on ne m'a jamais demandé cela.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, sousigné, assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT

Sténographe.

• LE DIX-NEUVIÈME JOUR D'AVRIL 1886

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de M. JOHN LANGLOIS, *de St-Thomas, Montmagny, arpenteur dans le District de Montmagny, âgé de 42 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous mêlez-vous habituellement d'élections ?

R. Ordinairement, je m'en mêle, non pas comme cabaleur, mais je puis voter comme tous les autres, comme tout électeur.

Q. Voulez-vous me dire, si dans les élections locales de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), vous avez été porteur d'une lettre de monsieur Landry, député de Montmagny, adressée à monsieur Joseph Hamel, de Québec ?

R. Oui, monsieur, je me rappelle d'avoir été porter une lettre.

Q. Vous vous êtes présenté chez monsieur Hamel avec cette lettre ?

R. Je pense que c'est là chez monsieur Hamel que je suis allé. Il demeurait sur l'Esplanade. Je ne connaissais pas ce monsieur-là.

Q. Connaissez-vous le contenu de cette lettre ?

R. Non, monsieur, je ne le connaissais pas du tout,

Q. Vous ne saviez pas que l'on demandait de l'argent dans cette lettre ?

R. Non, monsieur, je ne le savais pas du tout.

Q. Monsieur Hamal ne vous a pas donné d'argent ?

R. Non, monsieur, il ne m'a pas donné un seul sou. Il m'a remis la lettre, et il m'a dit d'aller trouver M. Blumhart.

Q. Alors, vous êtes allé trouver monsieur Blumhart ?

R. Oui, monsieur, je suis allé trouver M. Blumhart justement le même matin.

Q. Et vous lui avez remis la lettre ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous a-t-il remis une somme d'argent ?

R. Non, monsieur, il m'a remis une lettre, me disant que c'était une somme d'argent, pour le dépôt de M. Fortin, en disant, des fois les membres oublient de faire leur dépôt.

Q. A qui était adressée cette lettre-là ?

R. Je crois que c'était à M. Fortin. L'enveloppe portait le nom de M. Fortin.

Q. A qui avez-vous remis cette lettre à St.-Thomas ?

R. Je ne pourrais pas vous dire au juste, mais je sais que M. Landry supportait M. Fortin. Autant que je puis me rappeler, c'est à M. Landry ou à M. Fortin, je ne suis pas bien positif.

Q. Cette lettre a-t-elle été ouverte devant vous ?

R. Non, monsieur.

Q. Saviez-vous quelle somme elle contenait ?

R. Voici ; je l'ai su dans le temps par M. Blumhart. M. Blumhart m'a dit que par oubli, les députés, sur les rangs pourraient oublier de faire leur dépôt, et que la lettre contenait le montant voulu pour faire leur dépôt.

Q. Savez-vous quel emploi a été fait de cet argent-là ?

R. Non, monsieur, je ne crois pas, je ne me rappelle pas du tout.

Q. Que faisait M. Blumhart dans ce temps-là ? Quel emploi avait-il ?

R. Je ne pourrais pas vous dire quel emploi il avait dans le temps, c'était un parfait étranger pour moi, et je ne sais pas ce qu'il faisait.

Q. Où était son bureau ?

R. Je crois qu'il était à l'hôtel St-Louis, autant que je puis me rappeler.

Q. C'est à l'hôtel St-Louis que vous l'avez vu ?

R. Oui, monsieur, c'est à l'hôtel St-Louis que je l'ai vu, autant que je puis me rappeler, dans un appartement de l'hôtel St-Louis.

Q. M. Fortin ne vous a-t-il jamais parlé de cette commission que vous aviez faite ?

R. Non, monsieur, il ne m'en a jamais parlé.

Q. Il ne vous a jamais dit ce que contenait cette lettre et pour qui c'était ?

R. Je ne l'ai jamais interrogé sur cela. Il aurait bien pu me le dire si je lui en avais parlé, mais je ne lui en ai pas parlé, et je ne le sais pas.

Q. Vous n'avez pas vu M. Sénécals dans cette occasion-là ?

R. Non, monsieur, je ne le connais pas du tout, je puis l'avoir vu, mais je ne le connaissais pas du tout.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

LE VINGTIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT,—L'HONORABLE A. B. ROUTHIER.

Commissaire Royal.

DEPOSITION de W. J. POUPORE, *de Chichester, Lumberman, M. P. P., dans le district de* âgé de 39 ans, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :

Q. Since how many years are you a member of the législative assembly ?

A. Since eighteen hundred and eighty two (1882).

Q. Were you elected at the general elections.

A. Mine was a by election I was elected to replace the member who was elected in eighteen hundred and eighty-one (1881).

Q. On what date were you elected ?

A. On the sixth (6) of March eighteen hundred and eighty-two (1882).

Q. I suppose you took your seat in the house immediately after ?

A. I took my seat on the twelfth of March eighteen hundred and eighty two (1882).

Q. Did you vote for the sale of the railway ?

A. I was very ill in the St-Louis Hotel that night, But I paired with the Honorable Mr. Roberston, who was to vote against the sale. I was to vote for the sale and he, against the sale. He was not well himself at the time, and we paired.

Q. Was it for the sale of the Western Section of the railway ?

A. Yes, Sir, from Montreal to Ottawa.

Q. Did you vote for the sale of the Eastern Section ?

A. Yes, sir, I did.

Q. Do you still consider that you did right in voting for that sale ?

A. Yes, sir, I would do it again in the same circumstances.

Q. It has been said that some of the members who voted for the sale of the road had been bribed, had received for their votes sums of money or promises, or electoral subscriptions, Do you know any thing of the kind ?

A. It was stated in the House, last year, in a sort of wholesale manner, that the existence of the present government was due to the

unlawfull use of money made by Mr. Senecal. Speaking for myself, of course, I know nothing of that kind at all. I never received a cent from Mr. Senecal or any body in all the world, for my own election, not one cent from any body in the whole world.

Q. Has any body tried in Parliamant, here, during the session to influence your vote by unlawfull means?

A. No, Sir.

Q. Had you any relation with Mr. Senecal at that time?

A. None whatever.

R. Do you know any thing against any member with regard to that accusation?

A. Noting whatever.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

LE VINGTIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER

Commissaire Royal.

DEPOSITION de JACQUES PICARD, *de Wolton, Notaire, M. P.*

P., âgé de 58 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. Depuis combien d'années êtes-vous député à l'Assemblée Législative de Québec?

R. Depuis dix-neuf ans.

Q. Avez-vous voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord en mil huit cent quatre-vingt deux (1882)?

R. Je n'ai pas eu occasion de voter, mais avant que le vote se prenne, j'ai déclaré que j'étais contre. Pendant la discussion sur la question de la vente de la partie Ouest, je m'étais engagé de me rendre chez moi tel jour, et puis je pensais quand j'ai pris cet engagement-là que le vote ne se prendrait qu'après mon retour, et du moment où je me préparais à partir, le gouvernement a décidé que le vote se prendrait ce jour-là. Et ne pouvant être présent en chambre au moment du vote, j'ai déclaré avant de partir, de mon siège, que, si j'étais présent lors du vote, j'aurais voté contre la vente du chemin de fer, contre la vente de la partie Ouest. Il s'agissait de la partie Ouest dans le temps, et j'étais du nombre de ceux qui auraient préféré garder le chemin.

Q. Et, quand la section-Est a été vendue, étiez-vous en Chambre?

R. Quand la section-Est a été vendue, je me suis décidé de voter pour la vente, parce que j'ai cru, que quand le revenu était petit pour la Province de Québec, avec tout le chemin, j'ai cru qu'il serait encore plus petit avec la moitié du chemin seulement, ou qu'il aurait fallu garder les principaux employés, le même *staff* d'employés, c'est-à-dire ceux qui coûtent le plus cher.

Je me suis dit, si tout le chemin de fer ne donne pas de revenu, quand nous n'aurons plus que la moitié du chemin, cela nous donnera encore moins.—La proportion sera encore pire. Je me suis dit, puisque la chambre a décidé que la moitié du chemin soit vendue, la partie que je considérais la meilleure, je ne peux pas voter contre la vente de l'autre moitié qui est la plus mauvaise partie.

Q. Vous considérez que les dépenses d'exploitation de la moitié du chemin seraient presque aussi considérables que les dépenses d'exploitation de tout le chemin ?

R. Oui, monsieur, presque aussi considérables que les dépenses de tout le chemin..

Q. On a prétendu que plusieurs députés, qui ont voté en faveur de la vente de la section-Est, l'avaient fait en considération de sommes d'argent données ou prêtées, de souscriptions électorales ou autres faveurs, voulez-vous nous dire, si vous avez quelques renseignements à fournir à la commission à ce sujet ?

R. Je n'ai aucun renseignement à fournir à ce sujet. J'ai entendu dire en chambre seulement par le chef de l'opposition et quelques-uns de ses amis, qu'un certain nombre de députés avaient reçu de l'argent où avaient eu des promesses d'en avoir. Quant à moi, on ne m'en a jamais offert, je n'ai jamais su que de l'argent avait été donné aux députés ; et quant à moi je n'ai jamais eu un seul sou, un seul centin ni directement, ni promesses d'en avoir, ni places, ni autre chose. Le fait est que je n'ai jamais eu un centin de qui que ce soit, pour mes élections, ni j'ai été approché le plus indirectement possible pour me laisser entendre que je pourrais avoir quelques piastres ou quelque autre chose. Quand je me suis décidé à prendre la position que j'ai prise, sur la question de la vente du chemin de fer, c'est sur l'explication que je viens de vous donner maintenant, et elles sont données aussi dans le Hansard de M. Desjardins, dans un discours que j'ai fait lors de la vente.

Q. M. Sénécal aurait-il souscrit quelques sommes d'argent pour votre élection, en mil huit cent quatre-vingt-un (1881) ?

R. Non, monsieur, ni M. Sénécal ni d'autres n'ont souscrit d'argent pour mon comté, pour ma division, en mil huit cent quatre-vingt un (1881).

Q. Vous n'avez pas été élu par acclamation ?

R. Non, monsieur, mais par sept cent voix de majorité ordinaire, quand j'ai eu des luttes.

Q. Avez-vous eu quelques relations avec M. Sénécal, au sujet de la

vente du chemin de fer, soit pendant l'élection soit pendant la discussion en chambre ?

R. Non, monsieur, je n'ai jamais eu de relation avec M. Sénécal, par rapport à la vente ou par rapport à quelque autre chose quelconque, ni pendant l'élection, ni avant la vente du chemin de fer, ni après, ni pendant la session, ni après, non plus.

Q. Vous n'avez rien reçu non plus de M. Chapleau ?

R. Je n'ai rien reçu de M. Chapleau.

Q. Ni promesses, ni faveurs ?

R. Ni promesses, ni faveurs, ni rien du tout.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT.

Sténographe.

LE QUATORZIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A- B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de LUDGER AUGUSTIN ROBERGE, de *Saint-Hyacinthe, Contracteur, âgé de 47 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Savez-vous, s'il y a eu un contrat entre le Gouvernement, ou l'administration du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et monsieur Charles Toussaint Côté, pour la confection de *dump-cars* et de *trucks*, brouettes et camions ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous ne connaissez pas cela ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous ne savez pas si M. Côté a eu des contrats de cette nature avec l'administration du chemin de fer du Nord ?

R. Je ne puis pas vous dire cela, je ne connais pas cela.

Q. Vous ne savez pas non plus, si une somme d'au moins vingt mille piastres (\$20,000,00) a été payée à M. Charles Toussaint Côté, pour prétendus ouvrages et matériaux à être fournis à l'administration du chemin de fer du Nord ?

R. Non, monsieur, je ne connais pas cela.

Q. Avez-vous déclaré à l'honorable M. Mercier, le chef de l'opposition, le fait que je viens de vous mentionner, en aucun temps ?

R. Je ne me rappelle pas de cela ; je sais qu'il en a été question, qu'il en a été parlé, je l'ai entendu dire, mais je ne le sais pas.

Q. Vous ne le savez pas ?

R. Non, monsieur.

Q. N'avez-vous pas dit à l'honorable M. Mercier, le chef de l'opposition que vous saviez ce fait-là ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous rappelez-vous d'avoir dit à l'honorable M. Mercier, un fait de cette nature ? En avez-vous jamais parlé à l'honorable M. Mercier ?

R. Je ne me rappelle pas d'en avoir parlé avec M. Mercier, mais c'est possible, je sais que cela a été parlé devant moi, cela se disait, mais je ne peux pas affirmer la chose sous serment, parce que je ne connais pas cela.

Q. Vous avez été sous-contracteur, n'est-ce pas, du chemin de fer du Nord ?

R. En premier lieu, pendant que M. McGreevy exploitait le chemin de fer.

Q. Avez-vous exploité le chemin, ou en avez-vous construit quelque partie ?

R. J'ai construit, j'ai eu des sous-contrats de M. McGreevy.

Q. Est-ce pendant ou avant la prise de possession du gouvernement que vous avez eu des sous-contrats sur le chemin de fer ?

R. Oui, M., c'est avant la prise de possession par le gouvernement. La construction du chemin de fer était toujours faite par messieurs McGreevy et MacDonald, j'ai eu des sous-contrats alors de monsieur McGreevy pour la construction du chemin.

Q. Vous deviez être payé par M. McGreevy lui-même ?

R. Oui, monsieur, j'étais payé par monsieur McGreevy lui-même.

Q. Aviez-vous aucune affaire avec le gouvernement pour le paiement de vos travaux ?

R. Non, monsieur, pas du tout, je n'avais aucune affaire au gouvernement pour le paiement.

Q. Quelle est cette partie du chemin que vous avez construite ?

R. J'ai construit différentes parties du chemin, j'ai construit une section, sur la branche des Piles.

Q. Vous avez construit une section de combien de milles, sur le chemin des Piles ?

R. J'ai fait les premiers dix milles, c'est-à-dire je n'ai pas fait le terrassement, mais j'ai posé les listes et j'ai fait le *ballast* sur les premiers dix milles sur l'embranchement des Piles.

Q. Quel était le montant du prix de votre contrat sur ces premiers dix mille-là ?

R. Pour ces dix mille-là ; c'est à peu près quarante mille piastres (\$40,000.00) que j'ai eues pour mon entreprise.

Q. Ensuite quelle est l'autre section que vous avez faite ?

R. Ensuite, j'ai eu un autre contrat de monsieur McGreevy, encore pour le même genre de travaux depuis l'Assomption à aller à Terrebonne, pour la pose des lisses et la pose du ballast, depuis l'Assomption jusqu'à la jonction de St-Martin ; et il y a d'autres différents travaux que j'ai fait, ensuite de cela, différentes sections où j'ai fait des travaux.

J'ai fini des travaux commencés par d'autres, j'en ai fait à trois ou quatre places comme cela, Maskinongé, Trois-Rivières, etc.

Q. Et c'était toujours des sous-contrats que vous aviez

R. Oui, monsieur, toujours.

Q. Vous n'avez eu, pour l'exécution de ces travaux, que des sous-contrats avec monsieur McGreevy, et vous n'aviez nullement affaire au gouvernement ou à l'administration du chemin de fer du Nord ?

R. Non, monsieur, du tout, je n'ai nullement eu affaire au gouvernement, ou à l'administration du chemin de fer du Nord, et cela à venir jusqu'en mil huit cent soixante dix-neuf (1879), je pense.

Q. Après la prise de possession du chemin de fer du Nord par le gouvernement, et pendant l'administration de monsieur Sénécal comme surintendant du chemin de fer du Nord, avez-vous eu quelque chose à faire pour le chemin de fer du Nord ?

R. Après la prise de possession du chemin de fer par le gouvernement, j'ai eu un contrat avec le gouvernement.

Q. Directement ?

R. Oui, monsieur.

Q. Pourquoi était-ce ce contrat ?

R. C'était pour faire le *ballast* et élargir le chemin.

Q. Pour faire le *ballast*, sur quelle partie du chemin de fer ?

R. Sur toute la ligne entre Ottawa et Québec, et sur les embranchements du chemin.

Q. Était-ce un contrat par écrit ?

R. Oui, monsieur.

Q. Devant notaire ?

R. Devant notaire.

Q. Quel notaire ?

R. C'est le notaire Dumouchel, de Montréal, qui a passé le contrat.

Q. Ce contrat a été passé en quelle année vous rappelez-vous ?

R. C'est en mil huit cent quatre-vingt (1880), que le contrat a été passé. Le contrat prenait effet, le premier mai mil huit cent quatre-vingt (1880).

Q. Quel était le prix stipulé au contrat ?

R. Le prix du contrat était de trente-deux cents (32) la verge cubique.

Q. Trente-deux cents la verge cubique ?

R. Oui, monsieur.

Q. Qui est-ce qui devait vérifier l'ouvrage qu'on vous aviez fait ?

R. C'était l'ingénieur du gouvernement.

Q. Qui était-il ?

R. L'ingénieur-en-chef du gouvernement était M. Light.

Q. Et les autres ingénieurs ?

R. Il y avait M. Vallée et M. Hoare ; mais les estimés étaient certifiés par M. Light lui-même, les autres ingénieurs étaient des ingénieurs de division qu'on appelle.

Q. Alors, vous étiez payé pour ce *ballast*, par le gouvernement lui-même ?

R. Oui, monsieur, j'étais payé par le gouvernement pour le ballest.

Q. Vous présentiez votre compte à qui ? Comment se faisaient les paiements ?

R. Les paiements devaient se faire sur les estimés des ingénieurs, les paiements devaient se faire comme ceci ; l'ingénieur devait prendre des estimés chaque mois, et les paiements devaient se faire sur ses estimés-là, mais cela ne s'est pas fait.

Q. Vous dites que cela ne s'est pas fait, et vous avez reçu des paiements ?

R. Cela ne s'est pas fait, et j'ai reçu des paiements par l'entremise de M. Sénécal, je retirais le montant pour couvrir à-peu-près les dépenses que j'avais faites chaque mois ; même j'en ai retiré à la semaine et même à la quinzaine, et ceci était fait en vertu d'un arrangement, pris entre M. Sénécal et moi, par lequel arrangement, M. Sénécal devait m'avancer les fonds au fur et à mesure que j'en aurais besoin, pour payer les employés, et les matériaux que j'employais ; et que lorsque l'ingénieur du gouvernement prendrait les estimés des travaux ainsi faits par moi, que l'on balancerait les comptes, et cet arrangement a été soumis à M. Walter Shanley, qui était alors commissaire du chemin de fer.

Q. Était-il commissaire dans ce temps-là ?

R. Il était ou commissaire des travaux, ou c'était l'ingénieur en chef, si vous le voulez ; enfin c'était lui qui avait la charge des travaux et j'ai la lettre de M. Shanly du vingt-six (26) juin, mil huit cent quatre vingt (1880).

Q. L'arrangement a eu lieu à cette époque-là où avant ?

R. La lettre de monsieur Shanley, en date du vingt-six (26) juin mil huit cent quatre-vingt (1880), confirme cet arrangement-là, l'arrangement lui-même avait été soumis auparavant.

Q. Avez-vous cette lettre-là maintenant en votre possession ?

R. Non, monsieur, cette lettre est à présent dans un dossier à Montréal.

Q. Est-ce l'original ou la copie que vous avez dans un dossier ?

R. C'est la copie.

Q. Avez-vous l'original de cette lettre en votre possession ?

R. Non, Monsieur.

Q. Où est l'original ?

R. Elle est au département, j'ai dit que cet arrangement avait été soumis à monsieur Shanly, et par sa lettre du vingt-six (25) juin mil huit cent quatre vingt (1880), monsieur Shanly a approuvé cet arrangement. L'arrangement était que M. Sénécal devait me faire des avances, et que lorsque l'ingénieur du gouvernement prendrait l'estimé des travaux faits par moi, que l'on balancerait les comptes. Mais, ce n'est pas tout ; il était dit dans l'arrangement : si les avances que M. Sénécal me faisait avec les argents du gouvernement, par semaine ou par quinzaine, excédaient le montant de ces estimés, à la fin de l'été, au mois de décembre par exemple, le gouvernement ne devait pas m'en demander compte, parce que monsieur Shanly considérait dans sa lette du vingt-six (26)

juin mil huit cent quatre-vingt [1880], que c'était des travaux, qui avaient beaucoup d'étendue sur la ligne, ce qui pouvait me causer des retards considérables en dérangeant mes employés d'une place à l'autre ; que le prix que j'avais était déjà faible, et que ceci pouvait m'occasionner des pertes ; que dans le cas que j'aurais dépensé plus d'argent que les estimés ne m'en donnaient, le gouvernement ne devait pas m'en tenir compte, vu que le prix de mon contrat était déjà faible, et que j'étais exposé à être entraîné dans n'importe quelle partie de la ligne avec mes employés, et que les pertes de temps ainsi occasionnées auraient pu me causer des pertes sur le prix de mon contrat.

Q. Cet arrangement a-t-il été exécuté de bonne foi de part et d'autre ?

R. Cet arrangement a été exécuté jusqu'au commencement de l'année mil huit cent quatre-vingt-un (1881), je crois. Si je me rappelle bien, en janvier ou en février, dans un de ces mois-là, quand il a été question d'avoir les estimées pour balancer nos comptes, je n'ai eu que des estimés partiels. Je n'ai jamais eu les estimés pour les travaux faits sur la division Ouest du chemin de fer, et la chose est restée dans cet état-là.

Q. Pourquoi n'avez-vous pas eu les estimés ?

R. Je les ai souvent demandés.

Q. Cela dépendait de qui ?

R. Je ne le sais pas, moi je les demandais à monsieur [Sénécal, qui paraissait être gérant pour toute la ligne du chemin de fer, il ne m'a jamais dit non, il disait toujours oui, mais cependant les estimés ne sont jamais venus.

Qui est-ce qui a pu souffrir du fait que ces estimés n'ont pas été rendus, est-ce vous ou le gouvernement qui en a souffert ?

R. C'est moi.

Q. Pouvez-vous nous dire pour quel montant, approximativement ?

R. Il faut que je le suppose, je ne le sais pas au juste.

Q. Je vous demande à peu près ?

R. Approximativement, j'ai dû souffrir des pertes entre cinquante à soixante mille piastres (\$50,000.00 à \$60,000.00), par le fait que les estimés n'ont pas été rendus.

Q. Pouvez-vous jurer, que vous n'avez jamais reçu pour les travaux que vous avez faits pour le gouvernement, plus que ce qu'il vous était légitimement dû ?

R. Si j'ai reçu plus que ce qui m'était légitimement dû par le gouvernement ?

Q. Oui ?

R. Non, monsieur, je n'ai jamais reçu plus que ce qui m'était dû pour les travaux que j'ai faits.

Q. Vous prétendez au contraire que le gouvernement vous doit encore.

R. Oui, monsieur.

Q. La somme d'environ cinquante mille piastres (\$50,000.00) ?

R. Oui, monsieur, mais le gouvernement prétend, que pour mon ballastage, j'ai été payé en plus d'une somme d'environ soixante mille piastres (\$60,000.00), et, pour se rembourser cette somme de soixante mille piastres (\$60,000.00), il a pris possession de l'embranchement du chemin de fer de Joliette à la Boulonière, que je prétends m'appartenir, tout le terrain employé pour la voie ayant été acquis en mon nom, et étant encore en mon nom en vertu de titres notariés, dûment enregistrés, ainsi que tout le coteau de gravier, qui m'appartient également de la même manière.

Q. Qu'est-ce que vous avez dit quand le gouvernement s'est emparé de cet embranchement de chemin de fer ?

R. Je n'ai pas protesté pour empêcher le gouvernement de prendre possession de cet embranchement de chemin de fer, je l'ai laissé faire, il y avait entente verbale.

Q. Entre vous et monsieur Sénécal ?

R. Entre moi et monsieur Sénécal, et lors de la vente, dans ce court espace de temps, il me disait "laisse finir la session, et on règlera ensuite". J'ai laissé finir la session, et je suis resté dans cet état-là longtemps jusqu'à mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), quand j'ai eu fini les quatre milles de chemin de fer, depuis le gravier à aller à St-Félix de Valois, et quand j'ai réglé avec eux autres, il m'a demandé une quittance générale et finale, il m'a demandé une quittance notariée, même pour toutes les réclamations que je pourrais avoir contre le gouvernement, j'ai donné la quittance dans l'automne de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882.)

Q. Vous avez donné une quittance notariée ?

R. Oui, monsieur.

Q. Monsieur Sénécal, par votre entremise, a-t-il obtenu du gouvernement de la Province de Québec, des sommes d'argent quelconques au moyen de comptes que vous auriez présentés, pour du ballast qui n'aurait pas été fait ou de quelqu'autre manière ?

R. J'ai eu plusieurs transactions avec monsieur Sénécal durant l'année mil huit cent quatre-vingt (1880) et mil huit cent quatre-vingt-un (1881), où j'ai eu occasion de donner à monsieur Sénécal, certaines sommes d'argent sur les transactions que l'on faisait alors pour le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

Q. Pouvez-vous nous dire ce montant ?

R. Il y a divers montants, dont je ne puis pas préciser le total, je ne puis pas vous dire le montant au juste.

Q. Pouvez-vous nous dire le montant d'une manière approximative ?

R. Cela devait se monter à peu près à une vingtaine de mille piastres (\$20,000.00) de quinze (15) à vingt mille piastres (\$20,000.00).

Q. Est-ce que vous dites que sur les montants, qui vous étaient payés par le gouvernement de la Province de Québec, pour du ballast, vous avez remis à monsieur Sénécal de quinze à vingt mille piastres (\$20,000.00). Est-ce ce que vous dites ?

R. Pas précisément, j'ai remis à M. Sénécal entre quinze (15) à

vingt mille piastres (\$20,000.00). De ce montant, j'en ai pris une partie de l'argent qui m'était payé par le gouvernement pour du ballast, et une partie que je lui ai donnée de mon propre argent, je lui ai même fait des avances avant de toucher de l'argent du gouvernement.

Q. Et pour quelles considérations donniez-vous cet argent à monsieur Sénecal ?

R. Je lui avançais de l'argent, je lui prêtais de l'argent.

Q. C'était un prêt que vous lui faisiez ?

R. Oui, monsieur.

Q. Mais, lorsque vous receviez ces argents du gouvernement et à l'époque, où vous avez prêté ces argents à M. Sénecal, le montant que vous receviez du gouvernement, vous était-il dû ?

R. Dans ce temps-là, je ne le savais pas, parce que M. Sénecal me faisait des avances avec l'argent du gouvernement, comme j'ai dit au commencement de mon témoignage, et le tout ne devait se régler qu'à l'automne, dans le mois de décembre.

Q. Pourquoi étaient ces avances que vous avez ainsi faites à M. Sénecal ?

R. C'était des avances particulières que je lui faisais.

Q. C'était des affaires privées ?

R. Oui, monsieur.

Q. Monsieur Sénecal vous a-t-il en aucun temps, pour vous faire avoir de l'argent pour les contrats que vous aviez avec le gouvernement, imposé comme condition, les avances que vous lui avez faites ?

R. Pas précisément dans ce sens-là, mais monsieur Sénecal me demandait des avances d'argent de temps à autre, quelquefois je lui disais que je n'en avais pas ; alors, M. Sénecal m'a dit à différentes reprises, "c'est bien simple, tu n'as que la peine d'en demander au département, tu sais que tu en as tant que tu veux," alors je demandais des montant d'argent au département, et j'en passais à monsieur Sénecal au besoin.

Q. Sur les montants que vous aviez ainsi avancés, M. Sénecal vous a-t-il remboursé un certain montant ?

R. Oui, monsieur, il m'a remboursé environ cinq mille piastres (\$5,000.00).

Q. Sur les quinze (15) ou vingt mille piastres [\$20,000.00] que vous vous lui avez avancées, il vous a remboursé environ cinq mille piastres (\$5,000.00).

R. Sur les quinze à vingt mille piastres [\$20,000.00] que je lui ai avancées, il m'a remboursé environ cinq mille piastres [\$5,000.00], et je lui ai donné une quittance sous seing privé pour tout compte, billet, chèque, bon, dans l'automne de mil huit cent quatre-vingt-un [1881], le trente de décembre mil huit cent quatre-vingt-un (1881). En même temps, j'ai donné une quittance au gouvernement, qui est mentionné à la page trente (30), des papiers sessionnels, numéro soixante-quinze (75) de mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), je n'ai pas revu mon-

sieur Sénécal depuis ce temps-là, et je suis en difficulté avec lui, il prétend avoir réglé tout compte avec moi.

Q. C'est vous qui avez construit l'embranchement de chemin de fer de Lanoraie à Joliette ?

R. C'est moi qui, pendant que j'avais le contrôle du ballast sur le chemin de fer du Nord entre Québec et Ottawa, ai construit pour la compagnie du chemin de fer de Joliette, l'embranchement de Lanoraie à Joliette d'environ six milles de longueur, et c'est moi aussi, qui ai construit l'embranchement de Joliette à la Boulonnaire, mais, pendant ce temps-là je tenais des comptes distincts, et pour les travaux faits sur la ligne principale pour le ballast, et pour les travaux faits pour la compagnie de Joliette, entre Lanoraie et Joliette, et aussi un compte distinct pour l'embranchement de Joliette à la Boulonnaire, et rien n'a été chargé à mon profit au détriment de la ligne principale du chemin de fer ; c'est-à-dire que les hommes que je faisais payer par le gouvernement pour les travaux faits sur la ligne principale ne travaillaient pas en même temps sur les embranchements.

Q. N'avez-vous jamais dit le contraire de cela à l'honorable monsieur Mercier, ou à d'autres personnes ?

R. Non, monsieur, je n'ai jamais dit le contraire de cela à qui que ce soit.

Q. A présent, les matériaux, qui ont été employés pour la construction de ces embranchements de chemin de fer, ont été quelquefois pris, n'est-ce pas, sur la ligne principale et appartenaient au gouvernement de la Province ?

R. Il y a eu un petit nombre de traverses, une bien petite partie, qui ont été prises pour le ballast-pit, mais c'était des traverses, qui n'étaient pas convenables pour servir sur la ligne principale, et on s'en est servi sur les embranchements, mais c'est une bien petite partie.

Q. Il n'y a pas eu d'autres matériaux employés sur ces embranchements appartenant au gouvernement ?

R. Non, monsieur, tous les matériaux, neufs qui ont été employés sur ces embranchements de chemin de fer, n'ont pas été pris sur le *stock* du gouvernement.

Q. Et vous avez été débité pour ce que vous avez pris ?

R. Oui, monsieur, c'était entendu.

Q. Des inventaires ont été faits de cela ?

R. Oui, monsieur.

Q. On a pris des états de ces matériaux ?

R. Oui, monsieur.

Q. Sur la ligne principale du chemin de fer, vous n'aviez pas d'autres contrats que du ballast ?

R. Pardon, sur la ligne principale du chemin de fer, il y avait aussi dans le même contrat des travaux de terrassement, c'est-à-dire des travaux pour élargir la voie où le talus n'était pas assez large. A plu-

sieurs places on a élargi le terrassement avec de la terre, du sable, et ensuite j'ai fini la voie avec du gravier.

Q. C'était avec le gouvernement ce contrat-tà ?

R. Oui, monsieur, c'était avec le gouvernement.

Q. Pas avec monsieur McGreery ?

R. Non, monsieur.

Q. Directement avec le gouvernement ?

R. Oui, monsieur, le contrat était signé par l'honorable monsieur Chapleau, en sa qualité de ministre des chemins de fer

Q. A qui présentiez-vous vos comptes de ballast ?

R. Je n'en présentais pas, je n'en ai jamais présenté.

Q. Vous n'en présentiez jamais ?

R. Non, monsieur, l'habitude et la coutume sont que ce sont les ingénieurs employés, ou par la compagnie ou par le gouvernement, dans ce cas-ci par le gouvernement, qui signent les estimés de tous les travaux faits et en font rapport, et sur ce rapport-là, le contracteur est payé de ses travaux.

Q. Comment mesure-t-on le ballast ?

R. Le ballast se mesure de la même manière, que les travaux de terrassement, c'est-à-dire que l'on mesure les excavations, faites dans le terrain, c'est-à-dire dans le ballast-pit.

Q. Et non sur le ballast posé ?

R. Non, monsieur.

Q. Mais dans la gravière même ?

R. Dans la gravière même.

Q. Alors, lorsque vous aviez employé une certaine quantité de ballast, vous demandiez aux ingénieurs du gouvernement de venir voir la gravière, et de mesurer la quantité de terre qui avait été enlevée.

R. Les conditions du contrat était, que les ingénieurs devaient prendre les estimés chaque mois, et faire rapport pour que le Gouvernement fût en mesure de me payer de mes travaux.

Q. C'était les conditions du contrat, que les Ingénieurs devaient prendre les estimés à chaque mois.

R. Oui, monsieur.

Q. Je vous demande maintenant comment cela a été payé ?

R. Par un arrangement qui a eu lieu entre M. Sénécal et moi, on a changé cette partie du contrat.

Q. Il a été convenu alors que vous seriez payé toutes les semaines ?

R. Il a été convenu alors, que toutes les semaines, ou tous les quinze jours, il me ferait des avances d'argent, pour payer les ouvriers et les matériaux que j'emploierais, et qu'à la fin de l'été dans l'automne, quand tous les estimés des travaux, que j'avais faits sur le chemin de fer, seraient pris, on balancerait nos comptes ; et à chaque fois que je retirais des sommes d'argent, je donnais des reçus à compte *on ballast*.

Q. Sans qu'aucun mesurage ne fut fait ?

R. Sans qu'aucun mesurage ne fût fait.

Q. Par les ingénieurs ?

R. Par les ingénieurs.

Q. Vous jurez cela ?

R. Oui, monsieur.

Q. Alors, sur quoi vous basiez-vous pour faire une demande d'argent ?

R. Je me basais pour faire une demande d'argent sur ceci, je faisais un état des montants qu'il me fallait pour payer les ouvriers et les matériaux que j'avais achetés.

Q. Et cela avant que l'ouvrage ne fût fait ?

R. Pardon, quand la paie était pour être faite dans une semaine, toutes les semaines on payait les ouvriers, or un ou deux jours avant que les ouvriers ne fussent payés, le commis faisait un état des montants qu'il fallait, il faisait une liste de paie pour les hommes à être payés, et cette liste servait de base pour établir le montant, dont on avait besoin, et c'était ce montant-là que je retirais de monsieur Sénécal, d'après notre arrangement.

Q. Cette liste de paie-là, sur quoi est-elle basée ?

R. La liste de paie était basée sur le temps des hommes que j'employais et sur les matériaux que l'on avait achetés dans les *factories*.

Q. Les matériaux, c'était du ballast ?

R. En dehors du ballast, il y avait une foule de choses.

Q. Je vous parle du ballast, uniquement du ballast, je veux savoir de vous comment vous faisiez une demande d'argent pour ballast, si le ballast n'était pas mesuré ?

R. Je faisais une demande d'argent sur le temps des ouvriers qui étaient employés sur ces travaux-là.

Q. Et si vous employiez vos ouvriers à autre chose ?

R. Si les ouvriers étaient employés à autre chose qu'aux travaux du ballast, il fallait que cela fût extra. Il y avait autre chose à faire, que des travaux de ballast ; si c'était pour d'autres travaux, il y avait une liste faite de la même manière. Si ce n'était pas pour du ballast, c'était pour élargir le terrassement ; c'était de la terre qui était payée à un prix déterminé. Il y avait deux classes de travaux dans ce même contrat que j'avais avec le gouvernement, et le temps des ouvriers servait de base pour établir le montant, qui était demandé pour payer ces ouvriers-là, que cela fût pour du ballast ou pour du terrassement. C'était le temps des hommes, qui servait de base aux demandes d'argent que je faisais.

Q. Alors le gouvernement vous payait vos ouvriers suivant ce que vous demandiez, sans savoir s'il y avait de l'ouvrage de fait ?

R. C'est cela.

Q. Vous jurez cela ?

R. Oui, monsieur.

Q. Mais alors l'ouvrage n'a jamais été mesuré, et vous avez été payé de vos travaux de *ballast*, sans que l'on sût ce que vous aviez fait d'ouvrage ?

R. Il m'a été fait des avances d'argent sans que l'on sût combien il y avait d'ouvrage de fait sur le chemin de fer.

Q. Et l'on n'a jamais mesuré pour savoir ce que vous aviez fait d'ouvrage ?

R. On a mesuré, même j'ai eu une copie des estimés, qui m'ont été fournis, des estimés faits par monsieur Light, pour les travaux faits dans la division Est du chemin de fer du Nord, c'est-à-dire la division entre Québec et Montréal ; mais je n'ai jamais eu d'estimés pour les travaux faits sur la division Ouest du chemin de fer, et j'ai fait aussi des travaux de *ballast* sur la division Ouest du chemin, à Buckingham, à Lachute.

Q. Quant à la division Ouest, vous dites qu'il n'y a pas eu d'estimés ?

R. Je n'en ai pas eu.

Quant à la division Est, il y a eu des estimés ?

Oui, monsieur, c'est au mois de décembre, mil huit cent quatre-vingt (1880) ou au mois de janvier mil huit cent quatre-vingt-un (1881), que j'ai eu une copie des estimés, c'est à peu près vers ce temps-là.

Q. Vos travaux étaient-ils finis dans ce temps-là, en janvier mil huit cent quatre-vingt-un (1881) ?

R. Ils étaient suspendus dans ce temps-là, pour jusqu'au printemps ; dans l'hiver nous ne faisons point de travaux.

Q. Au printemps suivant, avez-vous continué vos travaux ?

R. Au printemps suivant, j'ai continué les travaux. Je crois avoir commencé au printemps suivant, dans le mois d'avril mil huit cent quatre-vingt-un (1881).

Q. Vous avez travaillé comme cela jusqu'à quel temps ?

R. J'ai travaillé comme cela jusqu'au premier juillet mil huit cent quatre-vingt-un (1881).

Q. Alors, y a-t-il eu quelque mesurage de l'ouvrage que vous aviez fait, et du ballast que vous auriez employé ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous jurez cela ?

R. Oui, monsieur, je le jure, c'est-à-dire, je ne jure pas qu'il n'y a pas eu de mesurage de fait ; mais moi, je n'ai jamais eu d'estimés, si les mesures ont été prises, je n'ai jamais eu de copies des estimés.

Q. Vous venez de dire, que les travaux n'ont jamais été mesurés ?

R. C'est une erreur, si j'ai dit cela, ce que j'entends dire et ce que je veux établir, c'est ceci, c'est qu'on ne m'a jamais fourni de copie de ces estimés-là. Les ingénieurs du gouvernement ont pu faire des mesurages des travaux faits, et faire rapport aux Commissaires des chemins de fer ou au surintendant du chemin de fer, sans que je le sache, moi je ne connais pas cette partie-là, tout ce que je sais, c'est que je n'ai pas eu une copie des estimés, si tel mesurage a été fait.

Q. Vous aviez une gravière, qui vous appartenait et que vous avez vendue au gouvernement, n'est-ce pas ?

R. J'avais une gravière, qui m'appartenait, et je dis que la gravière

m'appartient encore, je ne l'ai jamais vendue, ni au gouvernement, ni à d'autres.

Q. Combien aviez-vous payé cette gravière-là ?

R. Je ne me rappelle pas au juste combien cela m'a coûté ; je crois que cette gravière m'a coûté entre cinq à six cents piastres (\$600.00), c'était le premier prix d'achat.

Q. Et vous ne l'avez pas vendue ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous aviez pris dans cette gravière-là du *ballast* que vous aviez fourni au gouvernement.

R. J'ai pris du *ballast* dans cette gravière, pendant le mois de juillet, peut-être que j'en ai pris un peu dans le mois de juin.

Q. Les mois de juin et de juillet de quelle année ?

R. De mil huit cent quatre vingt-un (1881).

Q. Est-ce que vous l'avez donné ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous l'avez donné ?

R. Oui, monsieur, je l'ai donné, je n'ai rien chargé pour ce *ballast*, c'était les conditions de mon contrat ?

Q. Vous n'avez chargé que les travaux que vous avez faits ?

R. Oui, monsieur, je n'ai chargé que les travaux que j'ai faits.

Q. C'est-à-dire les travaux de vos hommes ?

R. Oui, monsieur, j'ai chargé la même chose au gouvernement, les travaux de mes hommes ; je n'ai pas chargé le *ballast* au gouvernement, j'ai chargé comme ceci : je me suis fait payer le gravier à la verge comme le reste, c'était là notre entente, j'ai voulu me faire payer, mais on n'a jamais voulu me payer, et cela est resté comme cela.

Q. Les travaux de vos hommes se payaient à la verge ?

R. Ils étaient payés à la journée.

Q. Suivant le nombre de verges que vous faisiez ?

R. Non, ils étaient payés à tant par jour ; mais moi j'étais payé à tant la verge pour les travaux que je faisais ; les hommes étaient employés par moi et non par le gouvernement.

Q. Vous ne faisiez pas payer vos hommes par le gouvernement ?

R. Non, monsieur.

Q. Comme gages d'hommes ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous faisiez alors un compte de *ballast* au gouvernement ?

R. Sans doute.

Q. Quel compte de *ballast* faisiez-vous au gouvernement ?

R. Je ne faisais pas de compte de *ballast* au gouvernement, c'était le gouvernement qui devait les faire ces comptes de *ballast*. Je faisais seulement un état du temps de mes ouvriers pour montrer combien d'argent j'avais besoin, et le gouvernement me payait ces sommes d'argent, comme j'ai déjà dit.

Q. C'était donc les gages de vos hommes que vous faisiez payer par le gouvernement ?

R. Oni, monsieur, c'était de cette manière-là que la chose se faisait,

Q. Etes-vous en état de me dire quelle quantité de ballast vous avez fournie au Gouvernement ?

R. J'ai une copie d'estimés signée par l'ingénieur du gouvernement, M. Light, au commencement de l'année mil huit cent quatre-vingt-un (1881), au mois de janvier ou de février mil huit cent quatre-vingt-un (1881), dans cet estimé, je crois me rappeler que cela se montait à tout près de cent mille piastres (\$100,000.00), de quatre-vingt-dix-sept mille piastres (\$97,000.00) à quatre-vingt dix-huit mille piastres (\$98,000.00), si je me rappelle bien.

Q. A combien par verge ?

R. Une partie à vingt (20) cents la verge, qui était la partie de terre ou de sable, et l'autre partie qui était classée comme gravier était à trente deux (32) cents la verge, et je n'ai pas eu d'estimés, ni avant, ni après cela, c'est la seule feuille d'estimés que j'ai jamais eue.

Q. Mais vous ne pouvez pas nous dire, qu'il n'en a pas été fait d'autres par les ingénieurs du gouvernement ?

R. Non, M. cela c'est une chose que je ne sais pas.

Q. Maintenant ces listes de paie que vous soumettiez pour avoir des avances d'argent, qui est-ce qui les faisait ?

R. Les employés à moi.

Q. Vos employés et vous même ?

R. Mes employés.

Q. Quels employés ?

R. J'en avais plusieurs, j'ai eu un M. Chalifour qui en a fait de ces listes de paie, j'ai eu un monsieur Bomdardier, et un monsieur Mallet et peut-être une couple d'autres, deux ou trois autres, dont je ne me rappelle pas les noms dans le moment.

Q. Les voyiez-vous, vous même ces listes de paie ?

R. Oui, M.

Q. Qui est-ce qui les soumettait, est-ce vous même ?

R. C'était le commis, qui les faisait, qui venait me les soumettre,

Q. A qui ?

R. A moi.

Q. A qui les soumettiez-vous, vous même ?

R. Quelquefois j'allais à M. Sénécals, avec la liste de paie, et je lui disais : voici la liste et le montant, dont j'ai besoin ; quelquefois, quand M. Sénécals n'y était pas lui-même en personne, j'ai été auprès de Monsieur Louthood, qui était le comptable du Département, et qui me faisait avoir le montant dont j'avais besoin.

Q. Et quand il avait vu votre liste de paie, que faisait-il ?

R. Il me faisait payer le montant que je demandais.

Q. Par qui ?

R. Quelquefois c'était par le département des chemins de fer, par le trésorier du chemin de fer qui était à Montréal, d'autres fois c'était des chèques que l'on me donnait.

Q. Le Trésorier du chemin de fer, qui était-il ?

R. C'était un M. Shackell.

Q. Le trésorier de l'administration du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, Mr.

Q. Quelquefois vous dites que l'on vous donnait un chèque ?

R. Oui, M. quelquefois on me donnait un chèque signé par M. Sénécal.

Q. Avez-vous jamais soumis des listes de paie qui n'était pas dues ?

R. Non, M. jamais.

Q. Vous en a-t-il jamais été payées ?

R. Non, M.

Q. Vous n'avez jamais fait de compte de ballast qui n'était pas dû ?

R. Non, monsieur.

Q. N'avez-vous jamais dit à monsieur le sénateur Trudel que vous aviez fait des comptes de ballast qui n'étaient pas dûs, et que monsieur Sénécal en avait retiré le montant ?

R. Non, monsieur, jamais, je ne me rappelle pas d'en avoir jamais parlé d'aucune manière avec monsieur Trudel, en aucun temps.

Q. N'avez-vous jamais dit quelque chose dans le même sens à monsieur Beaubien, député d'Hochelaga ?

R. Non, monsieur, je n'ai jamais parlé de cela à monsieur Beaubien ?

Q. N'avez-vous jamais dit à ces messieurs que, lorsque monsieur Sénécal avait besoin d'argent, il vous demandait de faire un compte de ballast que vous n'aviez pas fourni, afin qu'il en retirât le montant ?

R. Non, monsieur, je n'ai jamais dit cela, ni à monsieur Beaubien, ni à d'autres.

Q. Est-il à votre connaissance, d'après votre expérience, dans la construction du chemin de fer, que les ingénieurs du gouvernement aient jamais mesuré le ballast, une fois qu'il était posé sur la voie ?

R. Cela arrive quelquefois.

Q. Est-ce le procédé ordinaire pour mesurer le ballast ?

R. Pardon, le procédé ordinaire est de mesurer l'excavation faite dans la carrière.

Q. A-t-on mesuré quelquefois le ballast pour vous, sur la voie après qu'il a été posé ?

R. Non, monsieur, cela n'est jamais arrivé à ma connaissance.

Q. Le chemin de fer de Joliette a été construit par une compagnie ?

R. Oui, monsieur.

Q. Et vous étiez le contracteur ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous étiez actionnaire en même temps de cette compagnie ?

R. Oui, monsieur.

Q. Pour quel montant ?

R. Je ne me rappelle pas maintenant du montant d'actions que j'avais dans ce temps-là dans la compagnie, j'ai oublié cela.

Q. Quel était le total des actions de la compagnie ?

R. Le total des actions, que l'on a achetés de l'ancienne compagnie

du chemin de fer de Joliette, était de quarante-sept mille piastres (\$47,000.00), si je me rappelle bien.

Q. Était-ce un capital payé ?

R. Capital payé.

Q. Monsieur Sénécal avait des parts dans cette compagnie ?

R. Oui, monsieur.

Q. Voulez-vous nous dire pour quel montant ?

R. Je ne puis pas vous dire pour quel montant.

Q. Savez-vous, si monsieur Lacoste avait des parts aussi ?

R. Je ne peux pas le jurer, mais je le crois, je pense qu'il en avait.

Q. Vous ne pourriez pas nous dire pour quel montant ?

R. Je ne le sais pas.

Q. Vous étiez encore actionnaire de la compagnie, lorsque la compagnie de Joliette a vendu son chemin de fer au gouvernement ?

R. Pardon.

Q. Vous en étiez sorti ?

R. Oui, monsieur, à la fin de juin ou au commencement de juillet mil huit cent quatre-vingt-un (1881), j'ai cédé et abandonné toutes mes prétentions que j'avais, soit comme contracteur des travaux que j'avais faits là, ou toutes autres de toute nature. J'ai cédé et abandonné tout cela à la compagnie elle-même, aux autres actionnaires, monsieur Sénécal et les autres. On a aussi donné instruction et autorité à monsieur Lacoste de vendre le chemin de fer de Joliette au nom de la compagnie, au gouvernement, et aussitôt après que cela a été fait, je me suis embarqué pour l'Europe, quand j'ai été de retour à l'automne, monsieur Lacoste, je crois, avait vendu le chemin de fer au gouvernement. Alors, ce qui s'est passé depuis le premier juillet mil huit cent quatre-vingt-un (1881), à venir jusqu'à aujourd'hui, je n'en sais rien du tout, je ne m'en suis plus occupé.

Q. Ce que l'on appelle la ligne de Joliette a été bâtie en trois parties différentes, de Lanoraie à Joliette, ensuite de la Boulonnaire, ou terre à gravier jusqu'à St-Félix de Valois et de la ville de Joliette jusqu'à la Boulonnaire ?

R. Oui, monsieur.

Q. C'est cette dernière partie de la ville de Joliette à la Boulonnaire que vous prétendez encore vous appartenir ?

R. Oui, monsieur.

Q. Cette partie du chemin a huit milles de longueur ?

R. Oui, monsieur.

Q. On a évalué l'embranchement de Lanoraie jusqu'à la ville de Joliette à soixante-trois mille piastres (63,000.00). Est-ce à peu près la valeur de cet embranchement à votre avis ?

R. Oui, monsieur, à peu près cela, je crois, je l'avais estimée, je crois dans ce temps-là, à soixante-cinq mille piastres (\$65,000.00), quand on m'avait consulté.

Q. On a déduit sur ce montant sept mille huit cent cinq piastres (\$7,805 00) pour rails, qui auraient été fournis par le gouvernement, croy-

ez-vous que le gouvernement en aurait fourni pour plus que cela, sur cette partie du chemin de fer depuis Lanoraie jusqu'à la ville de Joliette?

R. Il n'y a pas eu de rails de fournis pour la partie du chemin depuis le fleuve à venir jusqu'à la jonction de Lanoraie, six milles, il y a eu des rails de fournis pour quatre milles de chemin.

Q. Est-ce depuis Lanoraie jusqu'à Joliette?

R. Depuis la jonction de Lanoraie jusqu'à la ville de Joliette, il y avait six milles de chemin qui était en grosses lisses de fer, que l'on n'a pas remplacées, qui étaient assez fortes. Je pense que c'est à peu près quatre (4) milles de lisses neuves que l'on a posées.

Q. Pensez-vous que cette somme de sept mille huit cent cinq piastres (7,805.00) couvre ce montant de rails?

R. Pour répondre à cette question, il faudrait que je saurais le prix que le gouvernement a chargé pour ses lisses, je ne me rappelle pas de cela, mais c'est à peu-près cela, c'est dans les environs.

Q. Je vois que l'on a évalué ces rails, une partie à trente-quatre piastres (\$34) de la tonne, et une autre partie à trente-six piastres (\$36,) est-ce à peu-près la valeur de ces rails?

R. Oui, monsieur, c'est à peu-près la valeur de ces rails.

Q. On a évalué à vingt-quatre mille piastres (\$24,000.00), l'embranchement s'étendant de la Boulonnière à St-Félix de Valois?

R. Qui, monsieur.

Q. Est-ce la valeur de cet embranchement?

R. J'ai consenti à construire cet embranchement pour ce prix-là, d'après le contrat.

Q. Et l'on a déduit sur ce montant treize mille neuf cent vingt-une piastres (\$13,921.00) pour valeur des lisses encore?

R. Les rails, les fastenings, les boulons, les carvelles, les *switches* et ainsi de suite.

Q. Croyez-vous que ce chiffre de treize mille neuf cent vingt-une piastres (\$13,921.00) représente la valeur des choses, qui ont été fournies?

R. Oui, monsieur, le plein montant même.

Q. Qui vous fournissait ces matériaux-là?

R. C'était le gouvernement.

Q. Était-ce M. Sénécal ou les employés?

R. C'était M. Sénécal qui donnait instruction de livrer ce qu'il fallait.

Q. On a fixé à soixante mille piastres [\$60,000.00] la valeur de l'embranchement de la ville de Joliette jusqu'à la Boulonnière, c'est-à-dire la partie que vous prétendez vous appartenir, y compris le matériel roulant, croyez-vous que ce soit la valeur de cet embranchement?

R. Je crois que c'est à peu-près la moitié de la valeur.

Q. De ce montant-là, on a distrait vingt-six mille quatre cent seize piastres et vingt-huit centins (26,416,28), pour matériaux, encore qui auraient été fournis par le gouvernement?

R. C'est encore le Gouvernement qui a fourni vingt-six mille piastres (\$26,000.00) de matériaux.

Q. Vingt-six mille quatre cent seize piastres et vingt-huit centins (\$26,415.28) ?

R. Oui, monsieur, mais j'ai convenu avec M. Sénécal d'alouer, lorsque le gouvernement achèterait le chemin, la somme de trente mille piastres (\$30,000.00), pour ce que le gouvernement m'avait fourni, je leur ai alloué plus même qu'ils m'ont mis là ; je crois que dans la demande que j'ai faite au gouvernement pour régler ma réclamation, j'ai offert de donner trente mille piastres [\$30,000.00] pour le matériel qu'il m'avait fourni.

Q. Mais vous demandez cent vingt mille piastres (\$120,000.00) pour cette partie du chemin ?

R. Oui, monsieur.

Q. Voulez-vous nous dire sous votre serment, si le gouvernement vous a fourni pour ces divers embranchements-là, plus de matériaux qu'il y en a d'évalués là ?

R. Je ne crois pas.

Q. Quant à l'embranchement de Berthier, vous l'avez construit vous-même, et pour vous-même, c'est-à-dire en votre nom ?

R. Oui, monsieur, il n'y avait pas de compagnie.

Q. C'était vous ?

R. Il y avait une compagnie, mais qui n'existait que de nom, monsieur Sénécal était intéressé comme un des actionnaires.

Q. Il était un des intéressés dans cet embranchement ?

R. Moi, je n'ai pas connu d'autres que M. Sénécal et moi, nous étions les intéressés. D'abord, le projet que M. Sénécal a fait de construire l'embranchement de Berthier, était de le faire pour le compte du gouvernement ; plus tard, M. Sénécal m'a dit que le gouvernement s'était décidé à ne pas le construire pour son compte ; alors, il m'a proposé que nous le construirions tous les deux, et deux ou trois amis se joindraient à nous, pour nous aider au besoin, et "quand il serait fait, je n'ai pas l'ombre d'un doute que le gouvernement sera content de l'acheter." C'est ce que M. Sénécal me disait ; alors j'ai commencé les travaux, et nous avons construit le chemin ; et en effet, plus tard, quand le chemin a été construit, le gouvernement l'a acheté.

Q. Combien vous a coûté ce chemin de fer-là, à vous et à vos associés ?

R. Tout le chemin de fer a dû coûter autour de vingt à vingt nn mille piastre, (\$21,000,00) le chemin de fer avec les voies d'évitement, maisons pour locomotives, une gare, hangar de frêt, enfin le tout a dû coûter de vingt à vingt-un mille piastres (21,000,00), je crois.

Q. Est-ce vous même qui l'avez vendu au gouvernement ?

R. Non, M.

Q. Qui l'a vendu ?

R. M. Sénécal.

Q. Etiez-vous encore avec lui dans le temps ?

R. En premier, j'ai fait la même chose avec l'embranchement de Berthier que pour celui de Joliette, j'ai tout cédé et abandonné mes prétentions et mes droits.

Q. Et c'est M. Sénécal ensuite qui l'a vendu ?

R. Oui, Mr. c'est Mr. Sénécal qui l'a vendu.

Q. Savez vous quel prix il l'a vendu ?

R. Je crois qu'il l'a vendu vingt-huit mille piastres. (28,000,00.)

Q. Savez vous s'il a retiré cette somme-là ?

R. Je pense que oui.

Q. En entier ?

R. En entier.

R. Vous ne le savez pas personnellement ?

R. Je ne peux pas assermenter la chose, mais je le crois.

Q. Maintenant, sur cet embranchement de Berthier, avez-vous employé des matériaux, rails ou autre chose, appartenant au gouvernement ?

R. Non, M.

Q. Avez-vous employé aussi dans la construction de ce chemin de fer des hommes qui étaient payés par le gouvernement ?

R. Non M.

Q. Jamais ?

R. Jamais, des comptes distincts étaient tenus pour tous les employés qui travaillaient sur cet embranchement séparément.

Q. Avez-vous vu le chemin et le matériel roulant de cet embranchement de Berthier au moment de la vente, c'est-à-dire en Juillet, mil huit cent quatre-vingt-un (1881) ?

R. Je n'étais pas ici dans le temps, si je me rappelle bien, je suis parti dans les derniers jours de juin, où les premiers jours de juillet mil huit cent quatre vingt un (1881) pour l'Europe, mais quelques jours avant mon départ, j'ai vu la ligne, je suis venu à Berthier

Q. Croyez-vous qu'une somme de vingt-deux mille neuf cents piastres (22,900.00) représente à peu près le valeur du chemin dans le temps ?

R. C'était à peu près ce que cela avait réellement coûté.

Q. Savez-vous, si entre l'époque où vous avez abandonné vos droits et l'époque où le gouvernement a acheté, il a été fait des travaux sur la ligne ?

R. Pas à ma connaissance.

Q. Vous étiez absent ?

R. J'étais absent.

Q. Il a pu s'en faire sans que vous le sussiez ?

R. Comme de raison.

Q. Vous prétendez avoir des réclamations contre monsieur Sénécal ?

R. Non, monsieur.

Q. C'est contre le gouvernement ?

R. Pas précisément non plus, c'est contre la compagnie qui exploite le chemin, je ne peux pas dire au gouvernement, " vous êtes obligé de me payer " par ce qu'ils n'ont pas acheté le chemin ; j'avais une entente verbale seulement.

Q. Vous prétendez ne pas avoir de réclamations contre M. Sénécal ?

R. Non, monsieur, cela s'applique à la propriété elle-même, maintenant

je crois que les procédés, que je suis sur le point de prendre, seront contre la compagnie qui exploite le chemin.

Q. C'est une action en revendication ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous avez déjà présenté un compte au gouvernement ?

R. Oui, monsieur.

Q. Par rapport à cela ?

R. Oui, monsieur, je l'ai déjà fait, parce que je considérais que le gouvernement prendrait la chose en sérieuse considération, et il va sans dire que si la compagnie est obligée de payer ma réclamation, cela reviendra contre le gouvernement, parce que le gouvernement l'a vendue avec garantie. J'ai cru devoir adresser ma réclamation au gouvernement, pour faire valoir mes droits et mes prétentions, et comme je n'ai pas reçu de satisfaction, j'ai cru devoir prendre un autre moyen pour faire valoir mes droits.

Q. Est-ce que vous n'avez jamais menacé M. Sénécal de le poursuivre pour la réclamation que vous prétendiez avoir contre lui ?

R. Non, monsieur.

Q. Après toutes vos transactions terminées avec M. Sénécal, vous lui avez donné un reçu ?

R. Je lui ai donné une quittance finale, générale de tout compte, alors, je ne pouvais le menacer de poursuite.

Q. Connaissez-vous autre chose se rapportant aux matières de cette enquête ?

R. Non, monsieur, je ne crois pas connaître autre chose qui intéresse la commission.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je soussigné, assermenté, certifie que tout ce qui précède, est une copie fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT,
Stenographe.

LE QUATORZIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de WILLIAM SAWYER, de Sawyerville, Comté de Compton, Mcunier, M. P. P., âgé de 70 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. You are a member of the Legislative Assembly ?

A. Yes.

Q. Since how long ?

A. Since eighteen hundred and seventy-one (1871).

Q. You have been elected in eighteen hundred and eighty-one [1881] ?

A. Yes, Sir.

Q. Was the question of the sale of the road Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental discussed during your election ?

A. Yes, sir.

Q. Was it question to sell the North-Shore Railway to Mr Sénécal, during the time of your election, and before the opening of the House ?

A. No, Sir.

Q. During the Session you voted in favor of the sale of the road to Mr. Senecal ?

A. I did so.

Q. It has been said in the House that several of the members, who voted in favor of the sale of the North Shore to Mr. Senecal, had received from him or through his friends some considerations or promises, favors, money or promises of money, can you say whether or not you know anything about that accusation ?

A. I know nothing about it.

Q. Did you yourself receive any money, any promise or any consideration for your vote ?

A. I did not.

Q. Did you vote for the sale of the North Shore Railway, because you considered it was a good bargain for the government ?

A. I considered that, under the circumstances in which was the province, it was the best thing to be done.

Q. Did Mr. Sénécal subscribe for your election in eighteen hundred and eighty-one (1881) ?

A. He did not, not that I am aware of, I can say that he did not.

Q. I suppose you know nothing about the accusations concerning this enquete ?

A. No, Sir.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, sténographe assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT,

Sténographe.

LE QUATORZIEME jour d'Avril 1886

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal,

DEPOSITION de JOHN THORNTON, *de Stanstead, Coaticook, fermier M. P. P., âgé de 63 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. You are a member of the Legislative Assembly of Quebec?

A. Yes, Sir,

Q. Since how long are you a member of the Legislative Assembly?

A. The first time I was elected was in eighteen hundred and seventy four (1874), and I was elected in eighteen hundred and eighty one (1881), the last time.

Q. Was during the time of your election in eighteen hundred and eighty one (1881) the question of the sale of the North Shore road to Mr. Senecal discussed.

A. I do't recollect very much.

Q. Was the question of the sale of the road to Mr Senecal discussed during your election in eighteen hundred and eighty one (1881)?

A. I don't remember; it might have been, but I don't remember.

Q. Did you discuss the sale of the North Shore road during the election?

A. The Question of the sale of the road was discussed, but not the sale to Mr. Senecal, it was not known then to whom it would be sold.

Q. During that election or for that election, did you receive any money from Mr. Senecal?

A. No, Sir, neither directly no indirectly, money nor promises of any kind.

Q. You have voted in favor of the sale of the road to Mr. Senecal?

A. I have.

Q. It has been said that many members who have voted in favor of the sale to Mr Senecal, did so, because they had received from him, or through his friends, some considerations or promises, can you say anything about that accusation, whether it is true or not?

A. I know nothing.

Q. Did you, yourself, receive from Mr Senecal or through his friends, for your vote, any considerations or any promises?

A. Nothing

Q. You voted for the sale of the North Shore railway because.....?

A. Because, I thought it was in the interest of the Province.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, sousigné, certifie que tout ce qui précède, est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

[Signé]

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe

LE TREIZIÈME jour d'Avril 1886.

PRÉSENT :—L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de ROBERT TRUDEL, *de Batiscan, M. P. P. âgé de 66 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes député à l'Assemblée Législative de Québec?

R. Oui, monsieur.

Q. Pour le comté de Champlain ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien d'années ?

R. Depuis mil huit cent quatre-vingt-un [1881].

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord?

R. J'ai voté contre.

Q. Est-ce qu'il n'y a pas eu une accusation portée contre vous, que vous aviez reçu de l'argent de monsieur Sénécal, soit par souscriptions électorales ou autrement ?

R. L'année dernière, monsieur Mercier s'est levé en chambre, et il a dit qu'un grand nombre de députés étaient en chambre, parce qu'ils avaient été élus avec l'argent de M. Sénécal ; alors je me suis levé et je lui ai répondu, que, quant à moi, je n'avais pas eu besoin de l'argent de monsieur Sénécal, parce que j'avais été élu par acclamation, c'est tout ce que j'ai à dire à la Commission à ce sujet.

Q. Et vous avez voté contre la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Oui M.

Q. Et vous avez été élu par acclamation ?

R. Oui monsieur, et j'ai répondu cela à Monsieur Mercier ; que quant à moi je n'avais pas eu besoin de l'argent de Monsieur Sénécal, parce que j'avais été élu par acclamation, sans aucunes dépenses.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT,

Sténographe.

LE QUATORZIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRESENT : L'Honorable A. B. ROUTHIER,

— Commissaire Royal.

DEPOSITION de WILLIAM DUCKETT, de Côteau Landing
*Marchand, M. P. P., âgé de 61 ans, étant dûment assermenté sur les
Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes député à l'Assemblée Législative de Québec ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien de temps ?

R. Depuis mil huit cent soixante et dix huit [1878]. J'ai été membre avant cela, mais je suis revenu lors du coup d'état, en mil huit cent soixante et dix-huit. (1878).

Q. Vous avez voté pour la vente du chemin de fer ?

R. Si j'ai voté pour la vente du chemin de fer ?

Q. Oui.

R. Oui, monsieur.

Q. Au syndicat Sénécal ?

R. Oui M.

Q. Et la vente de la section Ouest au chemin de fer du Pacifique ?

R. Oui M. J'ai voté pour la vente de tout le chemin de fer.

Q. Lors de votre élection en mil huit cent quatre vingt-un (1881), a-t-il été question de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. C'était dans le programme du gouvernement.

Q. Mais dans votre comté, en a-t-il été question ?

R. J'ai dit dans mon comté que je serais en faveur de la vente du chemin de fer du Nord.

Q. A-t-il été question, dans votre élection, de la vente de la section Est à Monsieur Sénécal ou à quelques uns de ses amis.

R. Pas que je me rappelle ; il a été question de la vente du chemin de fer du Nord, mais je ne savais pas à qui.

Q. Vous ne saviez pas à qui ?

R. Non M. je ne savais pas à qui,

Q. Vous étiez le candidat du gouvernement ?

R. J'étais, le candidat indépendant, j'étais conservateur.

Q. Est-ce que l'on a fait une condition de l'appui, que les conservateurs vous ont donné, que vous voteriez en faveur de la vente du chemin de fer du Nord à Monsieur Sénécal ?

R. Si on m'a offert ?

Q. Si l'on vous a imposé comme condition de l'appui que les conservateurs vous ont donné, que vous donneriez votre vote en faveur de la vente du chemin de fer à Monsieur Sénécal ?

R. Non, M.

Q. Il n'a pas été question de cela ?

R. Non, M. On savait que le chemin de fer du Nord était en vente, mais, on ne savait pas à qui il devait être vendu plus tard.

Q. Le nom de Monsieur Sénécal n'a jamais été mentionné dans le cours de votre élection comme devant être l'acheteur du chemin ?

R. Pas que je sache.

D Pas que vous sachiez ?

R. Non, M.

Q. Il a été dit qu'un certain nombre de députés de l'assemblée Législative de Québec avaient voté pour la vente du chemin de fer au syndicat de Monsieur Sénécal, moyennant certaines considérations pécuniaires, promesses et autres faveurs, pouvez-vous donner quelques renseignements à la commission sur cette accusation ?

R. Je ne me rappelle pas qu'on m'ait offert rien, ni que cela ait été dit dans le comté chez nous.

Q. Cela a été dit en chambre, on a dit que Monsieur Sénécal avait acheté un certain nombre de députés pour les faire voter en faveur de la vente du chemin de fer du Nord ; cela a été dit pendant la session, pouvez-vous donner quelques renseignements à la commission sur cette accusation.

R. Je ne connais rien.

Q. Vous ne connaissez rien personnellement ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous-même, avez-vous voté en faveur de la vente du chemin de fer à M. Sénécal, moyennant certaines considérations.

R. Non, monsieur, on ne m'a rien donné.

Q. On ne vous a rien promis non plus ?

R. Non, monsieur.

Q. Quand vous avez voté, et en aucun temps durant la session, votre vote a-t-il été libre ?

R. Oui, monsieur.

Q. Pour avoir votre vote en faveur de la vente du chemin de fer, on ne vous a rien promis, ni rien donné ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous avez voté, parce que vous croyiez que c'était une bonne politique de vendre le chemin de fer ?

R. J'ai dit aux électeurs, en mil huit cent quatre-vingt-un [1881], que je serais en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, sans dire pour qui, ni pour quoi.

Q. Et quand vous avez voté durant la session, l'avez vous fait, parce que vous croyiez que c'était une bonne politique pour la Province de vendre le chemin de fer du Nord ?

R. J'ai voté pour la vente tel que je l'avais promis à mes électeurs.

Q. Vous ne connaissez rien à part de cela ?

R. Je ne connais rien de ce qui a rapport à la vente du chemin de fer — je ne suis pas ici pour rapporter tout ce qui s'est passé dans le gouvernement.

Q. Savez-vous, si M. Sénécal a souscrit pour votre élection en mil huit cent quatre-vingt-un ?

R. Je ne sais pas si M. Sénécal a souscrit pour mon élection en mil huit cent quatre-vingt-un [1881], je ne le pense pas, je ne connais pas cela.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné assermenté, certifie que tout ce qui précède est une reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé) NARCISSE MALÉNFANT,
Sténographe.

LE QUINZIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT: L'HONORABLE A. B. ROUTHIER

Commissaire Royal.

DEPOSITION de l'Honorable CHARLES S. CHAMPAGNE, de
St-Eustache, Conseiller Législatif, âgé de 47 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. Vous êtes Conseiller Législatif ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien d'années ?

R. Je crois avoir été nommé en décembre mil huit cent quatre-vingt-trois [1883] par le gouvernement Mousseau.

Q. Vous étiez député à l'Assemblée Législative en mil huit cent quatre-vingt-deux [1882].

R. Oui M.

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Oui M. j'ai voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord.

Q. On a dit que, plusieurs des députés, favorables à la vente du chemin de fer avaient reçu en considération de leur vote, soit des sommes d'argent, soit des souscriptions électorales, soit quelques autres faveurs, connaissez-vous quelques députés, contre lesquels cette accusation soit fondée ?

R. Je ne connais rien à ce sujet, si ce n'est que j'ai vu dans les journaux que cette accusation était portée, et je n'ai jamais pensé qu'il n'y eut rien de vrai là dedans, parce que les élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un (1881) avaient été faites en grande partie sur cette question de la vente du chemin de fer, les chefs des deux partis politiques : savoir l'honorable monsieur Chapleau, qui était alors le premier ministre de la Province de Quebec, et l'honorable monsieur Joly, chef de l'opposition, ayant, tous deux, dans des assemblées tenues, l'une à Ste-Thérèse et l'autre à Montréal, dès le début de ces élections générales, annoncé au pays ou fait connaître à la Province, qu'ils étaient tous deux favorables à la vente du chemin de fer du nord et le chef du gouvernement, l'honorable monsieur Chapleau déclarait alors que la base de sa politique ou que le principal article de son programme politique serait la vente du chemin de fer du Nord. Quant à moi, j'ai, annoncé que j'étais favorable à la vente du che-

min de fer du Nord, donnant les raisons d'intérêt public qui m'y engageaient, je pensais alors et je pense encore que cette vente du chemin de fer du Nord devait être faite dans l'intérêt public.

Q. En ce qui vous concerne personnellement, y a-t-il dans cette accusation quelque chose de fondé ?

R. Certainement, non, je n'ai jamais entendu parler d'aucune chose de ce genre-là par qui que ce soit, ni directement, ni indirectement, et aucune promesse ni don d'aucune nature ne m'a été fait.

Q. Ni souscriptions électorales ?

R. Non, monsieur, ni souscriptions électorales à ma connaissance.

Q. Et dans le temps de l'élection, vous dites que vous vous êtes prononcé en faveur de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Je me suis prononcé carrément en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, le fait est que j'ai assisté à bien peu d'assemblées dans mon comté, ayant été malade jusqu'à la veille de la nomination, je crois que je n'ai assisté qu'à une seule assemblée de mon comté, et c'est là que j'ai défini la ligne de conduite que j'entendais suivre en Parlement, et je déclarai là expressément que je voterais en faveur de la vente du chemin de fer du nord, et j'ai donné dans un discours assez long les raisons qui m'engageaient à voter en faveur de cette vente du chemin.

Q. Était-il question alors de quelqu'acheteur probable pour ce chemin de fer, est-ce que l'on disait dans ce temps-là, que monsieur Sénécald devait acheter le chemin de fer ?

R. Non, monsieur, je n'ai jamais entendu dire, qu'il était question, qu'il y avait différents projets faits parmi des compagnies qui voulaient acheter le chemin de fer du Nord, il peut se faire, que dès cette époque-là, le nom de monsieur Sénécald ait été mentionné d'une manière générale dans le public, mais je n'ai eu aucune conversation personnelle avec qui que ce soit, qui pût me le faire croire.

Q. Monsieur Sénécald lui-même ne vous a jamais communiqué ses projets à ce sujet-là ?

R. Jamais.

Q. Vous ne connaissez aucun député qui ait reçu quelque chose en considération de son vote ?

R. Non, monsieur, aucun.

Q. Considérez-vous que le gouvernement a bien fait de vendre à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, les embranchements de St-Lin et de St-Eustache, en même temps que la ligne principale ?

R. Je ne connais pas suffisamment les faits pour avoir une opinion bien arrêtée, quant à l'embranchement de Saint-Jérôme et de Saint-Lin, même à tout événement, je suis porté à croire que ces embranchements-là, c'est-à-dire les embranchements de St-Jérôme, et de St-Lin et de St-Eustache n'ont pas dû engager la compagnie du chemin de fer du Pacifique à faire aucune diminution sur la voie directe, parce qu'il était établi et connu à cette époque-là, par les rapports d'hommes compétents, que ces embranchements-là seraient des *feeders* qui donneraient des recettes suffisantes pour rencontrer les dépenses encourues,

et sans avoir toutes les connaissances qu'un homme de chemin de fer peut avoir, je crois, d'après ce que j'ai entendu dire très souvent, que ces prévisions ont été réalisées.

Q. Vous n'étiez pas porteur de débentures de la ligne de Saint-Lin ?

R. Non, monsieur, je ne l'ai jamais été.

Q. Aviez-vous des intérêts dans la ligne de Saint-Eustache ?

R. Non, monsieur, je n'ai jamais eu d'intérêt pécuniairement dans la ligne de Saint-Eustache—j'ai fait de mon mieux comme député du comté à cette époque-là, pour obtenir du gouvernement une permission de faire le chemin, et avec entente qu'il y aurait des arrangements satisfaisants pour voyager sur la ligne principale—ce qu'ils appellent *running powers*—on a parlé bien longtemps de ces choses-là—cet embranchement de Saint-Eustache n'a pas été fait au moyen d'aucun octroi accordé par le gouvernement, il a été fait par des particuliers, et je n'ai jamais rien payé pour cela.

Q. Et vous y avez mis votre temps gratis ?

R. Oui, monsieur, j'y ai mis mon temps gratis.

Q. Savez-vous si le gouvernement a fourni les matériaux divers pour la construction de cette ligne et pour quel montant ?

R. Je ne le sais pas par moi-même, je pourrais vous dire ce que j'ai entendu dire, mais par moi-même je ne le sais pas, j'ai entendu dire dans le temps qu'il y avait eu quelque chose de portée, il a été question de matériaux.

Q. Il paraîtrait que le gouvernement aurait avancé des matériaux pour la somme de quarante-deux piastres et trente cents (\$42.30.) vous ne savez pas cela ?

R. Non M. je ne le sais pas, j'ai entendu dire, dans le temps, que des rails avaient été prêtées, parce que ceux, qui avaient été achetés par les contracteurs, pour mettre sur la voie, n'étaient pas encore arrivés. On m'a dit que le gouvernement avait prêté des rails.

Q. Je suppose que vous ne connaissez rien des embranchements de Joliette et de Berthier ?

R. Rien du tout.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, assermenté, certifie que tout ce qui précède est une reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSÉ MALENFANT,

Sténographe

LE NEUVIÈME JOUR D'AVRIL.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal.

DEPOSITION de L'HONORABLE THOMAS SAVAGE, *de l'Anse au Cap, membre du Conseil Législatif, âgé de 77 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Depuis combien d'années êtes-vous conseiller législatif?

Je ne puis pas vous dire exactement.

Q. Depuis plusieurs années?

R. Oui, monsieur, depuis plusieurs années—il y a environ de huit à dix ans je pense—dix ans je pense—c'est moi qui ai remplacé le défunt monsieur Bouthillier.

Q. En mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord?

R. Oui monsieur.

Q. Il a été dit que plusieurs députés et conseillers législatifs avaient voté pour cette vente en considération de sommes d'argent?

R. Je l'ignore tout à fait.

Q. Il a été dit alors que vous aviez emprunté, soit de monsieur Sénecal soit de monsieur Chapleau, une somme de six mille piastres (6,000.00), voulez-vous me dire si c'est vrai.

R. Non, M.

Q. Alors vous pouvez jurer, que ni monsieur Sénecal, ni monsieur Chapleau ne vous ont prêté d'argent?

R. Non, M., ni promis d'argent ni donné, ni aucune autre chose quelconque.

Q. Vous ne leur avez pas consenti une obligation pour la somme de six mille piastres (\$6000.00.)

R. Non, M.

Q. Ils ne vous ont jamais parlé de votre vote?

R. On ne m'a jamais parlé de mon vote, excepté un homme, qui m'en a parlé un jour, cet homme-là je savais qu'il votait contre la vente du chemin de fer, je lui ai dit que je me déciderais quand le vote viendrait, je ne voulais pas lui donner satisfaction, personne autre m'en a parlé. Je n'ai emprunté aucun argent de personne, mais un monsieur Wurtele, qui est marchand, je crois, à Montréal, a acheté ma propriété, qui a été vendue par ordre de cour, et il l'a depuis revendu à mon neveu, et ce sont là des affaires privées qui ne regardent pas cette commission.

Q. Vous n'avez rien reçu?

R. Je jure que je n'ai rien reçu en argent ni promesse pour le vote que j'ai donné sur la vente du chemin de fer du Nord, je ne réside pas avec mon neveu et c'est lui qui habite maintenant la maison

Q. Connaissez vous quelques députés ou quelques conseillers législatifs

qui aient eu quelque chose pour leur vote, qui aient reçu quelque chose ?

R. Non, M. du tout.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

LE QUINZIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION du DR M. DOSITHÉE MARTEL, de Chambly, M.P.P.,
âgé de 48 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose
et dit :

Q. Vous êtes député à l'Assemblée Législative de Québec ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien d'années ?

R. J'ai commencé à être député en mil huit cent soixante et dix-huit (1878).

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ?

R. Oui, monsieur.

Q. Il a été dit que plusieurs des députés, qui ont voté pour cette vente, l'avaient fait en considération d'avantages pécuniaires ou souscriptions électorales ou d'autres faveurs, voulez-vous nous dire, si vous-même ou quelques autres députés, à votre connaissance, auriez reçu quelques-uns de ces avantages ?

R. Quant à moi, j'ai voté en mil huit cent quatre-vingt-deux pour la vente du chemin de fer du Nord, parce que, durant mon élection et depuis, j'ai toujours été sous l'impression qu'il fallait se défaire du chemin de fer du Nord, c'est-à-dire le gouvernement devait se défaire du chemin de fer du Nord, je l'ai dit durant mon élection.

Q. En mil huit cent quatre-vingt-un (1881) ?

R. En mil huit cent quatre-vingt-un (1881), j'ai dit durant mon élection que l'administration d'un chemin de fer, telle qu'était celle du chemin de fer du Nord.

Q. Par un gouvernement ?

R. Par un gouvernement quelconque, qu'il fût conservateur ou libéral, était une cause continuelle de scandales politiques, de faiblesse

et de ruine même. Cette idée était venue, chez moi sans aucune considération quelconque de qui que ce soit, sans aucune considération pécuniaire ou autre quelconque venant de l'étranger. Par conséquent, j'ai voté durant la session de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), pour la vente du chemin de fer du Nord pour aucune considération quelconque venant de qui que ce soit.

Quant à mes collègues en chambre, je ne connais rien du tout, je n'ai eu connaissance d'aucune circonstance ou qu'aucun avantage pécuniaire leur aient été donné, et je crois que quand même il leur en aurait été offert, ils ne les auraient pas acceptés. Ils ont voté comme moi par conviction par eux acquise.

Q. M. Sénécal ou quelqu'un en son nom, vous a-t-il jamais parlé de votre vote sur cette question de la vente du chemin de fer ?

R. M. Sénécal, ni aucune personne en son nom, et je pourrais même ajouter, ni aucune personne ne m'a parlé de mon vote sur la question de la vente du chemin de fer du Nord, ni M. Sénécal, ni qui que ce soit de mes amis ou de ses agents, ni aucune autre personne ne m'a parlé de mon vote sur cette question.

Q. Est-il à votre connaissance que M. Sénécal ait souscrit pour votre élection en mil huit cent quatre-vingt-un (1881).

R. Il n'est pas à ma connaissance personnelle que M. Sénécal ait souscrit à mon élection.

Q. Avez-vous eu quelques relations avec lui pendant les élections de mil huit cent quatre-vingt-un [1881] ?

R. Je ne le crois pas, je ne crois pas l'avoir rencontré. Je ne me rappelle pas d'avoir rencontré M. Sénécal nulle part pendant les élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un [1881], même je ne crois qu'il soit venu dans mon comté non plus.

Q. Est-il vrai que M. Berthiaume, imprimeur de Montréal, vous ait présenté un compte d'impressions ou autres ouvrages, et que vous l'ayiez chargé de s'adresser à M. Sénécal. en lui disant que M. Sénécal paierait ce compte-là pour vous ?

R. M. Berthiaume, pour mon élection de mil huit cent quatre-vingt-un, ne m'a pas présenté de compte, et je n'ai pas connaissance de lui devoir aucun compte pour mon élection de mil huit cent quatre-vingt-un (1881.) Je ne reconnais pas lui devoir aucun compte pour mon élection de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), et de plus mon agent autorisé ne m'a jamais remis de compte de la part de M. Berthiaume.

Q. Et vous ne l'avez jamais dit ?

R. De sorte que je n'ai pas pu dire à M. Berthiaume d'aller se faire payer un compte par M. Sénécal, vu qu'il ne m'en a jamais présenté pour mon élection de mil huit cent quatre-vingt-un [1881]. Ce monsieur Berthiaume m'a présenté des comptes pour mon élection de mil huit cent soixante-dix-huit [1878] que j'ai réglés alors, j'ai les reçus.

Quant à mon élection de mil huit cent soixante-dix-neuf, j'ai acheté quelque chose de M. Berthiaume, mais, je l'ai payé de suite.

Plus tard, six mois ou peut-être un an plus tard après l'élection, il m'a

présenté un autre compte que je n'ai pas voulu payer, parceque je ne re-connaissais pas lui devoir ce compte-là.

Q. Et-il n'est pas à votre connaissance que M. Sénécal ait payé à M. Berthiaume ce compte-là en considération de votre vote ?

R. Non, M., je crois qu'il n'est pas payé encore.

Q. Ceux qui ont supporté votre élection en mil huit cent quatre vingt-un (1881), ceux qui ont appuyé votre candidature ou quelques-uns de ceux-là, vous ont-ils imposé pour condition de leur support que vous voteriez en faveur de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Personne ne m'a parlé de la vente du chemin de fer du Nord, et mes électeurs m'ont appuyé, puisqu'ils m'ont élu avec une grande majorité.

Q. Vous ne connaissez pas autre chose concernant cette enquête ?

R. Je ne connais aucune autre chose qui puisse renseigner la commission.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

LE SEIZIEME JOUR D'AVRIL 1886.

PRESENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal.

DEPOSITION de CÉLESTIN BERGEVIN, *de Beauharnois M. P. P., cultivateur, âgé de 53 ans, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes député à L'assemblée Législative de Québec.

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien d'années êtes-vous député à l'assemblée Législative ?

R. J'ai été député lors du premier parlement en mil huit cent soixante et sept (1867), de mil huit cent soixante et sept (1867) à mil huit cent soixante et onze (1871), ensuite je suis revenu en mil huit cent soixante et dix-huit (1878) il y a une absence de mil huit cent soixante et onze (1871), à mil huit cent soixante et dix-huit (1878).

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous n'avez pas changé d'opinion sur cette question depuis ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous croyez encore que c'était dans l'intérêt du pays de vendre le chemin de fer ?

R. Oui, monsieur, si la même chose revenait je voterais encore la même chose.

Q. Vous étiez-vous prononcé sur cette question-là avant la session de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ?

R. Autant que je puis me rappeler, je crois que nos élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un (1881) se sont faites sur cette question de la vente du chemin de fer du Nord.

Q. Et pendant votre élection vous vous étiez prononcé dans ce sens-là ?

R. Oui, monsieur.

Q. On a dit que plusieurs députés ont voté en faveur de cette vente du chemin de fer du Nord, en considération de certains avantages pécuniaires, de souscriptions électorales ou d'autres faveurs, connaissez-vous quelques députés contre qui cette accusation puisse être portée ?

R. Non, monsieur, je n'en connais aucun.

Q. Voulez-vous nous dire, relativement à vous-même personnellement, ce que vous répondez à cette accusation ?

R. Quant à moi personnellement, non ; si j'ai voté en faveur de la vente du chemin de fer, j'ai cru que c'était pour en débarrasser le gouvernement, qu'il valait mieux qu'il appartint à une compagnie pour être exploité, plutôt que d'être exploité par le gouvernement, et je n'ai jamais rien reçu, ni directement, ni indirectement d'aucune manière pour la vente de ce chemin de fer-là, et personne n'est venu à mon aide durant mon élection avec l'intention d'en faire l'acquisition pour qui que ce soit.

Q. Voulez-vous me dire, si monsieur Sénécal ou monsieur Chapleau ou quelqu'un pour eux, en leur nom, ne vous a jamais parlé du vote que vous auriez à donner sur cette question-là ?

R. Non, monsieur, ni par eux ni par aucun de leurs employés.

Q. Est-il à votre connaissance personnelle que monsieur Sénécal ait souscrit à votre élection en mil huit cent quatre-vingt-un (1881) ?

R. Non, monsieur, du moins s'il a souscrit je n'ai pas eu l'avantage de le savoir.

Q. Vous ne l'avez pas su ?

R. Non, monsieur, et s'ils voulaient balancer les comptes je crois qu'ils me doivent plus que je leur dois, et d'ailleurs je n'ai jamais rien reçu, on ne m'a jamais rien offert, ni je leur ai jamais rien demandé.

Q. Vous ne connaissez rien autre chose ?

R. Non monsieur.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, certifie que tout ce qui précède est une reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé) NARCISSE MALENFANT, *Sténographe*

LE SEIZIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT : L'HONORABBE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal

DEPOSITION de ONEZIME GAUTHIER, de St. Urbain, M. P.
*P., âgé de 51 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles,
dépose et dit :*

Q. Vous êtes député à l'Assemblée Législative de Québec ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous êtes en chambre depuis quelle année ?

R. Je suis en chambre depuis mil huit cent soixante et quinze (1875).

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, monsieur, j'ai voté en faveur de la vente.

Q. En mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ?

R. Oui, monsieur.

Q. Voulez-vous nous dire, si vous avez reçu, pour vous induire à voter en faveur de cette vente, soit de l'argent, soit quelques souscriptions électorales, soit d'autres faveurs ?

R. Je n'ai rien reçu, et il ne m'a rien été offert, par qui que ce soit. Si j'avais écouté mon intérêt personnel, je crois que j'aurais voté contre la vente du chemin de fer ; j'ai été obligé de tourner le dos à tous mes amis, à tous ceux que je croyais mes amis, parce qu'ils étaient contre la vente, moi-même je l'aurais donné le chemin de fer même, tant que je croyais que c'était dans l'intérêt public, que ce chemin de fer ne restât pas sous le contrôle du gouvernement.

Q. Est-il à votre connaissance personnelle que M. Sénécal ou M. Chapleau ou quelqu'un, en leur nom aient souscrit pour votre élection en mil huit cent quatre-vingt-un (1881).

R. Non, monsieur.

Q. Il a été dit que monsieur Sénécal vous avait prêté une somme de quinze cent piastres (\$1.500.00), voulez-vous nous dire..... ?

Il n'y a pas un mot de vrai là-dedans.

Q. Avez-vous rencontré monsieur Sénécal pendant les élections de mil huit cent quatre-vingt-un (1881) ?

R. Non monsieur.

Q. Même avant le commencement de votre campagne électorale en mil huit cent quatre-vingt-un (1881), vous étiez favorable à la vente.

R. Oui, M.

Q. Vous avez toujours été de cette opinion-là ?

R. Oui, M. j'ai toujours été de cette opinion-là, et j'aurais cru manquer à mon devoir en votant contre la vente du chemin.

Q. Il n'y avait pas besoin de promesse, ou faveur pour vous induire à voter en faveur de cette vente ?

R. Non M. parceque j'étais d'opinion que le gouvernement devait se débarrasser de ce chemin de fer, j'ai dû faire des sacrifices pour laisser mes amis sur cette question là, c'est le plus grand sacrifice que j'aie fait de tourner le dos à mes amis, ici à Québec.

Q. Quels étaient ces amis ?

R. Il y avait le juge Angers qui avait joué un rôle actif, ensuite il y avait un monsieur Cyrias Pelletier...

Q. Monsieur Tarte ?

R. Monsieur Tarte, monsieur Chase Casgrain, c'étaient ceux avec qu j'avais fait des affaires.

Q. En politique ?

R. Oui, M.

Q. C'étaient ceux à qui vous étiez obligé de tourner le dos sur cette question ?

R. Oui, M.

Q. Vous étiez d'avis, si je vous comprends bien, qu'un chemin de fer ne pouvait être exploité aussi avantageusement par un gouvernement que par une compagnie privée ?

R. Oui M., et que ce serait même de la corruption pour le gouvernement d'exploiter ce chemin de fer, quand il pourrait s'en débarrasser après qu'il a été fini, mais je ne savais pas du tout quels seraient les acquéreurs.

Q. Il n'a jamais été question de cela avant la vente ?

R. Non, il n'a jamais été question de cela avant la vente, la seule question était de s'en débarrasser de ce chemin de fer.

Q. Sans qu'il fut question à qui on le vendrait ?

R. Oui, M. sans qu'il fut question à qui on le vendrait.

Q. C'était votre programme électoral dans la campagne de mil huit cent quatre vingt-un [1881] ?

R. On disait cela partout ; ce chemin de fer-là, il fallait qu'il fut vendu Et le témoin ne dit rien de plus.

Jé, sousigné, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT,

Sténographe.

LE SEIZIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER.

Commissaire Royal.

DEPOSITION de FRANÇOIS LESIEUR DÉSAYLNIERS, de St-Georges d'Henryville, avocat, âgé de 36 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. Vous êtes député à l'Assemblée Législative de Québec ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien d'années ?

R. Depuis le deux (2) de mai mil huit cent soixante et dix-huit (1878), depuis huit ans.

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ?

R. J'ai voté en faveur de la vente de la partie Ouest.

Q. Et quant à la partie Est ?

R. J'ai voté contre.

Q. Vous avez voté contre la vente de la partie Est ?

R. Oui, monsieur, contre la vente de la partie Est.

Q. Il a été dit que plusieurs députés avaient voté en faveur de la vente du chemin de fer, en considération de certains avantages pécuniaires, souscriptions électorales ou d'autres faveurs, connaissez-vous quelque chose, qui soit de nature à justifier cette accusation ?

R. Tout ce que je sais, c'est que je l'ai lu dans les journaux, spécialement dans le *Canadien*, mais je n'ai jamais eu connaissance que mes collègues aient reçu une cent, ni directement ni indirectement.

Q. Et quant à vous-même personnellement vous n'avez rien reçu ?

R. Non, monsieur.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, certifie que tout ce qui précède est une reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENEANT

Sténographe.

LE SEIZIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de E. EDMOND SPENCER, *de Fredisghsburg, cultivateur, âgé de 39 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. You have been a member of the Legislative Assembly for a few years ?

A. I have for the present Parliament.

Q. Have you voted in favor of the sale of the North Shore Railway?

A. I did.

Q. For the sale of the two sections?

A. Yes, Sir.

Q. It has been said in the news papers and elsewhere, that many of the members, who voted for the sale of the road, had been bribed and had received for their votes sums of money or electoral subscriptions or other favors ; do you know anything of the kind ?

A. I know nothing whatever of the kind, I was opposed by the government candidate in my election.

Q. You were opposed in eighteen hundred and eighty one (1881) by the government candidate ?

A. Yes, sir.

Q. Who was the government candidate in that election ?

A. Mr E. Racicot, at least, he was known as the government candidate.

Q. Are you aware that Mr Senecal or Mr Chapleau or some of their friends in their name did subscribe any sum for your election ?

A. No, sir, I am not.

Q. Were you in favor of the sale when you were elected ?

A. I was under the impression that it was better for the Province to sell the road, it was a question that was discussed in that time—in fact the almost unanimous opinion of the people was that it was better to sell the road. When I voted. I did it in the interest of the Province.

Q. Has Mr Senecal or Mr Chapleau or any people offered you any thing to vote in favor of the sale of the road ?

A. No, sir, I was not asked by anybody, to vote for the sale of any one of the two sections. I don't remember having been asked.

Q. You voted in favor of the sale of the railway, because you considered.....?

A. I voted for the sale of the road on the merit of the question, because I considered it was in the interest of the Province to sell it as a matter of business.

Q. I suppose you considered that a government cannot work a railway as advantageously as a private company?

A. Yes, Sir, and it was in the interest of the Province to dispose of it.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Jé, soussigné, assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

LE SEIZIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT: L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal

DEPOSITION de WILLIAM OWENS, *de Stonefield, marchand, âgé de 45 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit:*

Q. You have been a member of the Legislative Assembly since how many years?

A. Since the fall of eighteen hundred and eighty-one (1881).

Q. You voted for the sale of the railway, in eighteen hundred and eighty two (1882).

A. Yes, Sir.

Q. Did you make a speech in favor of the sale of the road?

A. Yes, Sir,

Q. For the eastern portion of the road?

A. For the two sections.

Q. Have you anything to add to the reasons you gave in favor of the sale?

A. No sir, I considered it was in the interest of the Province to sell the road.

Q. It has been said that many of the members, who voted for the sale, had been bribed, and had received for their votes, some money, electoral subscriptions or promises, do you know anything about that accusation?

A. No, sir, I received no sum of money; no promises was made to me, nor do I know it was done to any other member.—I have received nothing, whether directly or indirectly.

Q. Has any subscription been made for your election, at your knowledge for the purpose of getting your vote in favor of the sale?

A. No, sir.

Q. Do you know anything about the lines of Saint-Lin and Saint-Eustache?

A. No, sir.

Q. You know nothing particular about them ?

A. No, sir, I know nothing particular.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, sténographe assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

LE VINGT-HUITIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal.

DEPOSITION de GEORGE HONORE DESCHÈNE, de *Fraser-ville, M. P. P.* âgé 44 ans, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit ;

Q. Vous êtes député à l'assemblée Législative de Québec ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis quelle année ?

R. Depuis le trente de juin mil huit cent soixante-quinze [1875].

Q. Vous avez été réélu en mil huit cent quatre-vingt-un [1881] ?

R. J'ai été réélu dans l'automne de mil huit cent quatre-vingt-un par acclamation.

Q. Vous avez été élu par acclamation ?

R. J'ai été élu par acclamation.

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer ?

R. Oui, M.

Q. Vous étiez-vous prononcé sur cette question pendant les élections de mil huit cent quatre-vingt-un [1881] ?

R. Oui, M. j'en avais parlé dans le comté de Kamouraska, lors de la lutte qui était engagée entre M. Gagnon et M. Richard ; j'avais eu occasion de me rencontrer avec M. Gagnon sur les hustings, et là je m'étais prononcé, que le gouvernement devait vendre la ligne du chemin de fer du Nord et que je croyais que c'était dans l'intérêt de la Province de se débarrasser de ce chemin.

Q. Etes-vous encore d'avis que le gouvernement a bien fait de vendre le chemin de fer du Nord ?

R. C'est là mon opinion, je suis encore du même avis.

Q. Voulez-vous nous dire, si votre vote sur cette question de la vente du chemin de fer aurait été influencé par quelque avantage pécuniaire, promesse, souscription électorale ou autre faveur ?

R. Mon vote sur cette question n'a été influencé par aucune considération quelconque, j'ai reçu, après que j'ai été élu par acclamation d'un ami de Québec, une somme de cent piastres (100.00) qui m'a été donnée pour aller aider à l'organisation dans les comtés de Rimouski et de Kamouras-

ka, pour payer mes dépenses de voyage ; et il n'a été nullement question quand on m'a remis cette somme, que c'était pour m'engager à voter pour la vente du chemin de fer du Nord ; au contraire, il n'en a été nullement question, et de fait l'argent a été dépensé en frais de voyage, frais d'hôtel dépenses d'hôtel, soit à Rimouski, soit à Kamouraska, parce que j'étais élu dans le temps.

Q. Avez-vous reçu aucune autre chose ?

R. Aucune autre chose, ni promesses ni rien.

Q. Avez-vous eu, à cette époque-là, quelques relations avec M. Sénécal où avec quelqu'un en son nom, au sujet de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Je ne me rappelle pas du tout, je ne me rappelle pas avoir eu aucune communication avec M. Sénécal ou ses agents ; les seules personnes, dont je me rappelle qui m'ont parlé de cette question à moi et à d'autres députés, ont été monsieur Beaubien, député d'Hochelaga, et monsieur DeBoucherville, Conseiller Législatif, qui essayaient de nous faire comprendre que nous ne devons pas voter pour la vente du chemin de fer du Nord, que c'était contraire aux intérêts de la Province, ce sont les seules personnes qui m'en ont parlé à moi.

Q. Ces conversations que vous rapportez avec M. Beaubien et M. DeBoucherville auraient eu lieu pendant la discussion à la Chambre ?

R. Oui, monsieur.

Q. Mais pendant les élections de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), avez-vous eu quelques relations avec monsieur Sénécal, ou avec monsieur Chapleau, ou quelqu'un en leur nom, au sujet de cette question-là ?

R. Jamais je n'ai vu personne.

Q. Il a été dit que vous aviez eu de monsieur Sénécal ou de quelqu'un pour lui, une somme de quinze cents à deux mille piastres (\$1,500 à (\$2,000,00) voulez-vous me dire si c'est vrai ou non ?

Q. Non, monsieur, je n'en ai pas reçu ; j'ai eu à emprunter de monsieur Sénécal une somme de deux mille cinq cent piastres (\$2,500.00) sur obligation.

Q. Portant hypothèque sur vos propriétés ?

R. Portant hypothèque sur mes propriétés. La dite obligation a été passée à des tiers, que je suis obligé de payer maintenant, qui se trouve entre les mains de monsieur Audet, employé au bureau du Protonotaire.

Q. Voulez-vous nous dire quand ce prêt a été fait ?

R. Le prêt a été fait en février mil huit cent quatre-vingt-un (1881), c'était pour acheter une obligation, que j'avais donnée à Cimon ; c'était Cimon qui était porteur de cette obligation, et c'est monsieur Sénécal, qui a prêté l'argent pour racheter cette obligation, c'est dans le mois de Février mille huit cent quatre-vingt-un (1881), elle était pour (5) ans et elle est devenue due dans le mois de Février, ce qui fait les cinq ans.

Q. Ce prêt a été fait ainsi avant la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, monsieur, il n'en était nullement question dans le temps.

Q. Et vous jurez que ce prêt n'est pas un don qui vous a été fait ?

R. Non, monsieur, je voudrais bien que ce serait un don, je ne serais pas obligé de le rembourser aujourd'hui, non c'était l'argent emprunté, pour lequel je lui ai payé l'intérêt annuellement par année, à lui tant qu'il a été le porteur de l'obligation, et ensuite j'ai payé aux autres.

Q. Et vous vous reconnaissez bien et dûment obligé de rembourser cette somme ?

R. Oui, monsieur.

Q. Pouvez-vous jurer que cela n'a influencé aucunement votre vote ?

R. Aucunement.

Q. Monsieur Sénécal a-t-il souscrit pour vos dépenses d'élection de mil huit cent quatre-vingt-un (1881) ?

R. Pas un sou, parce que mes dépenses d'élection, en mil huit cent quatre-vingt-un (1881), ne m'ont rien coûté du tout, la seule chose qu'il y a eu, c'est qu'on a envoyé me chercher pour m'occuper de l'organisation de l'élection dans Rimouski et dans Kamouraska, on m'a dit, nous allons payer le montant de vos dépenses, et on m'a donné cent piastres (\$100.00).

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT.

Sténographe

LE VINGT-SEPTIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRESENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER.

Commissaire Royal.

DEPOSITION de LOUIS NAPOLEON FORTIN, *Médecin, de Québec, âgé de 35 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous avez été député à l'Assemblée Législative de Québec ?

R. J'ai été député à l'Assemblée Législative de Québec, jusqu'à mil huit cent quatre-vingt trois (1883), je crois.

Q. Vous avez été élu en mil huit cent quatre-vingt-un (1881) ?

R. Oui, monsieur, lors des élections générales, en mil huit cent quatre-vingt-un (1881).

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, monsieur.

Q. Êtes-vous encore du même avis au sujet de cette vente ?

R. Je suis encore du même avis.

Q. On a dit, que plusieurs députés avaient voté en faveur de cette vente, moyennant certaines considérations pécuniaires, souscriptions électorales ou autres avantages, voulez-vous me dire, s'il y a quelque chose de fondé dans cette accusation, tant en ce qui vous concerne personnellement, que relativement à d'autres députés que vous connaissiez ?

R. Je n'ai eu connaissance d'aucunes démarches faites, soit par promesses d'argent ou de places pour inciter aucun député à voter en faveur de cette vente, et quant à ce qui me regarde personnellement, je puis déclarer qu'on a fait aucune démarche auprès de moi, et que je m'étais fait élire en parlant en faveur de cette vente du chemin de fer du Nord. J'étais pour la vente pendant l'élection, et j'étais en faveur de cette vente pendant la session, et si j'ai voté pour cette vente, je n'ai pas été induit à le faire par aucune promesse quelconque, ni aucun don.

Q. Ni aucune considération de même nature ?

R. Non, monsieur.

Q. On ne vous a fait aucun avantage d'aucune espèce ?

R. Aucune.

Q. Avez-vous eu quelques relations au sujet de votre vote, soit avec M. Sénécal, soit avec M. Chapleau ?

R. Aucune.

Q. Pendant la session ?

R. Aucune.

Q. Il a été prouvé devant cette commission que M. Langlois, arpenteur, de St-Thomas de Montmagny, était venu à Québec, pendant votre élection, porteur d'une lettre de M. Landry, député aux Communes, et qu'il avait alors reçu de M. Blumhart une somme de deux cent cinquante piastres (\$250.00), pour votre élection, voulez-vous nous dire ce qui est venu à votre connaissance à ce sujet ?

R. La première nouvelle que j'ai eue de cette affaire, c'est lorsque j'ai vu cette prétendue lettre sur les journaux, je ne me rappelle pas trop à quelle date.

Q. C'est après l'élection ?

R. C'est après l'élection. Dans tous les cas, c'est une correspondance de M. Choquette, qui reproduisait cette lettre de M. Landry, adressée je crois, à l'un des messieurs Hamel. Je n'ai jamais demandé à M. Landry, s'il avait réellement écrit cette lettre ; je n'ai jamais demandé à M. Langlois, s'il était réellement venu à Québec, porteur de cette lettre, s'il était venu chercher des secours électoraux. M. Landry ne m'a jamais déclaré avoir reçu quelque argent pour favoriser mon élection ; je ne connais rien de cela. Tout ce qui est venu à ma connaissance, c'est une correspondance dans les journaux ; je n'ai jamais demandé à ces messieurs, si la chose était vraie. Dans tous les cas,

je n'ai jamais reçu, et s'il y a eu deux cent cinquante piastres (\$250.00) données, je n'en ai pas eu connaissance et je n'en ai rien reçu.

Q. Cette correspondance publiée dans les journaux était-elle postérieure aux élections ?

R. Oui, monsieur, une couple de mois après.

Q. Et vous dites qu'auparavant vous n'en saviez absolument rien ?

R. Rien.

Q. Vous jurez que cette somme de deux cent cinquante piastres (\$250.00) que M. Langlois aurait reçue à Québec, ne vous a pas été remise à vous-même ?

R. Je le jure positivement.

Q. Et vous n'en avez eu aucune connaissance ?

R. Aucune connaissance, et M. Langlois ne m'a jamais déclaré avoir reçu aucun montant destiné à favoriser mon élection.

Q. Avez-vous eu pendant l'élection de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), quelques relations avec M. Sénécal ou quelqu'un en son nom pour lui ?

R. Je ne me rappelle pas, je puis avoir rencontré M. Sénécal, j'étais ami avec lui.

Q. Au sujet de votre élection, et de souscriptions électorales ?

R. Je ne me rappelle pas. Je dois avoir rencontré M. Sénécal pendant la lutte électorale, je le rencontrais habituellement ; je crois même l'avoir rencontré une ou deux fois à l'hôtel St. Louis, mais je ne lui ai certainement pas parlé de souscriptions électorales en faveur de mon élection.

Q. Et il ne vous a pas dit alors qu'il devait souscrire pour votre élection ?

R. Non, M.

Q. M. Blumhart ne vous a pas dit non plus qu'il devait souscrire ?

R. Après l'élection, j'ai rencontré M. Blumhart, qui m'a dit avoir donné deux cents piastres (\$200.00) à M. Langlois. Il m'a dit avoir rencontré M. Langlois dans les chars, et avoir reconnu que c'était un de mes partisans ; il m'a déclaré avoir remis deux cents (\$200.00) à M. Langlois, pour faire le dépôt de deux cents piastres (\$200.00) le jour de l'appel nominal, tel que demandé par la loi, disant que ces billets étaient des Dominion notes. Dans tous cas, je n'ai pas vu ces deux cents piastres (\$200.00), et le jour de l'appel nominal j'ai fait le dépôt avec mon argent à moi, et M. Langlois ne m'a pas dit avoir reçu tel argent.

Q. Était-ce avant la correspondance publiée dans les journaux, que vous avez rencontré M. Blumhart ?

R. Je ne peux pas vous dire. Dans tous les cas c'était après l'élection, et je ne serais pas surpris, que c'était en parlant de cette correspondance, à cette occasion là ; mais je ne me rappelle pas, je ne puis pas vous dire positivement.

Q. Vous ne connaissez aucun député qui ait reçu quoique ce soit pour son vote ?

R. Aucun.

Q. Lors des élections générales de mil huit cent quatre vingt-un (1881), vous vous déclariez en faveur de la vente du chemin de fer à quelqu'un en particulier, à quelque acheteur en particulier ?

R. Je parlais en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, telle qu'annoncée dans le discours programme du premier ministre du temps.

Q. Sans savoir à qui.....?

R. Sans savoir à qui le chemin de fer serait vendu.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, sténographe assermenté, certifie que ce qui précède est une copie fidèle de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

LE VINGT-SEPTIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT :—L'HON. A. B. ROUTHIER.

Commissaire Royal.

DEPOSITION de L'HONORABLE JEAN BLANCHET, *de Québec,*
Secrétaire Provincial, âgé de 45 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-
Evangelies, dépose et dit :

Q. Vous êtes membre de l'Assemblée Législative de Québec ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis plusieurs années ?

R. J'ai été élu député pour le comté de Beauce dans le mois de novembre mil huit cent quatre vingt-un (1881) par acclamation.

Q. Vous avez été élu par acclamation ?

R. Oui, monsieur.

Q. Alors, vous n'avez eu besoin d'aucune souscription électorale ?

R. Non, M. je n'ai pas eu besoin de souscriptions ; je n'en ai pas demandé et il ne m'en a pas été donné ; j'ai fait mes élections à mes frais.

Q. Faisiez-vous partie de l'administration de M. Chapleau ?

R. Non, M.

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer ?

R. J'ai voté en faveur de la vente du chemin de fer.

Q. Avez-vous fait un discours au soutien de votre vote ?

R. J'ai fait un discours.

Q. Etes-vous encore du même avis, au sujet de cette transaction ?

R. Oui, M., je suis du même avis, je n'ai pas changé d'opinion, quand je me suis présenté, j'ai dit aux électeurs du comté de Beauce, qu'il

était question de vendre le chemin de fer du Nord, et que je croyais que c'était une bonne politique de se débarrasser de ce chemin de fer et d'obtenir par la vente un revenu plus considérable, que celui qu'on en avait retiré jusqu'alors, et que si la question était amenée devant la chambre je voterais pour la vente, afin d'assurer un revenu fixe et plus considérable à la Province.

Q. Avez-vous aujourd'hui quelque nouvelle raison à offrir au soutien de votre opinion ?

R. Non, M.

Q. Savez-vous si votre discours est fidèlement rapporté dans le *Hansard* de M. Desjardins ?

R. Il y a bien longtemps que je l'ai vu, mais je crois qu'il rapporte à peu près exactement ce que j'ai dit.

Q. Avez-vous quelque connaissance particulière des détails administratifs de la construction et de l'administration du chemin de fer ?

R. Non, monsieur, excepté ce qui est contenu dans les documents officiels.

Q. On a dit que plusieurs députés, qui ont voté en faveur de la vente du chemin de fer, l'avaient fait pour certaines considérations pécuniaires, promesses ou autre avantages, pouvez-vous nous dire, s'il y a quelque fondement dans cette accusation, soit en ce qui vous concerne personnellement, soit en ce qui concerne d'autres députés ?

R. Je ne connais rien tant qu'aux autres députés ; quant à moi-même, je n'ai jamais eu aucune communication avec les ministres, ni avec les parties intéressées à la transaction, soit d'un côté, soit de l'autre, au sujet de mon vote ; jamais il ne m'a été fait aucune offre, ni aucune promesse pour m'engager à voter dans un sens plutôt que de l'autre ; on n'a même jamais fait allusion à de telles promesses soit directement soit indirectement ; j'ai donné mon vote librement, conformément aux vues exprimées par moi devant mes électeurs, et après l'examen et l'étude de la question, et sa discussion dans la chambre.

Q. Avez-vous eu à l'époque de cette discussion quelques relations avec M. Sénécal ou quelqu'un en son nom, au sujet de votre vote ?

R. Jamais, monsieur Sénécal avait été mon client précédemment, et j'étais en très bons termes avec lui ; il me traitait comme un client qui respecte son avocat, qui lui a gagné une cause importante ; mais jamais monsieur Sénécal ne m'a dit un mot, ni personne pour lui, pour m'engager à voter pour la vente du chemin de fer du Nord. On a dit avant la session, dans un journal de Québec, le *Canadien*, que j'avais changé d'opinion sur cette question, cela n'est pas vrai.

Plusieurs personnes, non intéressées dans la transaction, sont venues avant la vente du chemin de fer me parler de la question, invariablement je leur ai répondu, qu'il était difficile de donner une opinion définitive sur la transaction avant d'en connaître les détails, et que je

ne voulais pas exprimer d'opinion sur la question, telle quelle devait être soumise, avant de la connaître ; et j'ai engagé les autres à en faire autant, ne pas parler sans savoir ; mais je ne me suis pas gêné de leur dire que j'avais dit à mes électeurs, que je voterais pour la vente du chemin de fer du Nord, parceque je considérais qu'il était mieux pour le gouvernement de le vendre.

Q. Considérez-vous qu'un gouvernement puisse exploiter un chemin de fer aussi avantageusement qu'une compagnie ?

R. Non, monsieur, il est évident que non, parce que du moment que la vente a été faite, on a renvoyé un grand nombre d'employés, que la nouvelle compagnie considérait comme inutiles, du moins dont elle pouvait facilement se passer.

Q. Dans le cours de votre élection, il n'a pas été question de la vente du chemin de fer au syndicat de monsieur Sénécal ?

R. Dans le cours de mon élection je n'avais pour me guider, que le programme de monsieur Chapleau, dans lequel il annonçait qu'il était temps de vendre, et qu'il était disposé à vendre le chemin de fer.

Q. Sans dire à qui ?

R. Sans dire à qui.

Q. Il a été dit que vous vous étiez prononcé d'abord contre la vente du chemin de fer, et que sur la promesse d'un portefeuille que vous avez accepté sous le gouvernement Mousseau, vous auriez changé d'opinion ?

R. Il n'a jamais été question de me donner un portefeuille, si je votais pour la vente du chemin de fer ; jamais pareille offre ne m'a été faite, et jamais je n'ai fait une semblable demande ; et il n'en a jamais été question entre moi et aucun des membres du gouvernement, ni aucun député, ni aucun des amis des ministres ou des députés. Je ne m'attendais pas que le changement qui est arrivé en mil huit cent quatre vingt-deux (1882) arriverait aussitôt, et l'offre, qui m'a été faite alors d'un portefeuille par l'honorable M. Mousseau, ne l'a pas été en exécution d'aucune promesse ou d'aucun engagement antérieur de la part de qui que ce soit.

Dans le cours des derniers débats pendant la dernière session, l'honorable monsieur Mercier a prétendu, qu'un certain nombre de députés conservateurs avaient reçu de l'argent de monsieur Sénécal, pour leur aider à faire leur élection, dans le but de les engager à voter pour la vente du chemin de fer. Il a mentionné un certain nombre de comtés, et entr'autres le comté de Beauce, pour une somme de mille piastres (\$1,000.00), c'est une invention ridicule. J'ai été élu en mil huit cent quatre-vingt-un (1881) par acclamation, et en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), quand je me suis présenté comme ministre j'ai été réélu par acclamation ; toutes les dépenses de ces deux élections ont été payées par moi directement sans aucun aide de qui que ce soit, et je n'ai jamais reçu un sou de contribution à ce sujet de

monsieur Sénecal, ou de qui que ce soit pour lui ou en son nom ou au nom de ses amis.

J'ai payé mes frais d'élection de mes propres deniers.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT.

Sténographe.

LE ONZIÈME JOUR DE JUIN 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de L'HONORABLE JOHN JONES ROSS, *de St. Anne de la Pérade âgé de 54 ans, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :*

Q. Depuis combien d'années êtes-vous membre du Conseil Législatif?

R. Depuis mil huit cent soixante-sept (1867).

Q. Vous avez, n'est-ce pas, formé partie de l'administration Chapleau ?

R. Oui.

Q. Vous êtes resté dans l'administration Chapleau jusqu'à quelle date ?

R. J'en suis sorti le vingt-cinq (25) février mil huit cent quatre-vingt deux (1882).

Q. Voulez-vous nous dire à quelle occasion vous êtes sorti du cabinet Chapleau ?

R. Je suis sorti du cabinet Chapleau, à l'occasion de la vente du chemin de fer du Nord, de la partie Ouest. J'étais opposé à la vente du chemin de fer à cette époque-là, considérant que le temps n'était pas opportun, et que le prix n'était pas assez élevé.

Q. Lors de la discussion du projet de vente dans les Chambres, vous avez fait plusieurs discours contre le projet, n'est-ce pas ?

R. Oui.

Q. Savez-vous si le rapport, de ces discours, dans les Débats de monsieur Desjardins, est correct ?

R. Oui, j'ai lu ce rapport, et je crois qu'en substance il est correct.

Q. Ces discours contiennent les motifs que vous aviez à faire valoir alors contre la vente ?

R. Oui.

Q. Avez-vous aujourd'hui de nouveaux motifs à invoquer contre cette vente ?

R. Non, si ce n'est que ce qui s'est passé depuis, a confirmé, surtout sur certains points, les calculs et prévisions que je faisais à cette époque-là.

Q. Voulez-vous préciser en quoi vos calculs et prévisions ont été confirmés par les faits subséquents ?

R. Oui. Premièrement, la section Est a été vendue à un prix bien plus élevé ; deuxièmement il a été prouvé, suivant moi, qu'il était dans l'intérêt de la Province et du pays que les deux sections appartenissent à la compagnie du Pacifique.

Q. Voulez-vous rapporter ce qui s'est passé entre monsieur le curé Labelle, et vous au sujet du prix que Sir Hugh Allan aurait été disposé à payer pour le chemin ?

R. Un jour, vers le temps où il s'agissait fortement de vendre le chemin de fer, après que Sir Hugh Allan eût fait la soumission qui est connue du public, je veux dire celle du syndicat Allan-Rivard, monsieur le curé Labelle, sortant du bureau de monsieur Chapleau, est entré dans le mien et me dit, à propos des intentions de Sir Hugh Allan ; " Je suis venu ici pour m'occuper de cette affaire, et je suis en position de vous dire, que, si le gouvernement décidait aujourd'hui d'accepter neuf millions de piastres de la compagnie Allan, demain " il les aura. "

Autant que je me rappelle ce sont les paroles mêmes, dont le curé Labelle s'est servi, et ce sont celles que j'ai mentionnées dans mon discours, à la séance du conseil.

Q. Monsieur le curé Labelle vous a-t-il déclaré alors qu'il était chargé par Sir Hugh Allan de vous offrir cette somme ?

R. Le curé Labelle a donné à entendre qu'il était envoyé par Sir Hugh Allan pour s'occuper de cette affaire.

Q. Avez-vous fait part aux autres membres du gouvernement Chapleau de la conversation que vous veniez d'avoir avec le curé Labelle ?

R. J'avais toutes les raisons de croire que monsieur le curé Labelle avait communiqué lui-même à monsieur Chapleau cette information, et je crois en avoir causé aussi moi-même avec mes collègues.

Q. Est-il à votre connaissance que le premier-ministre, alors, pendant que vous étiez dans son administration, ait fait des démarches auprès du gouvernement d'Ottawa et auprès des directeurs de la compagnie du Pacifique pour leur vendre le chemin de fer ?

R. Oui, on a fait des démarches auprès du gouvernement d'Ottawa à une époque antérieure.

Q. Et auprès du Pacifique ?

R. Je ne sache pas que nous ayons fait des démarches auprès du Pacifique, mais je crois que le commissaire des chemins de fer a dû avoir des pourparlers avec eux à ce sujet.

Q. Avez-vous quelques renseignements à nous donner au sujet de la vente au Pacifique, des embranchements de St-Lin et de St Eustache ?

R. Non, pas autre chose que ce que j'ai dit dans mes discours.

Q. Avez-vous connu et vous rappelez-vous les détails de la construction des embranchements de Joliette et de Berthier ?

R. Non, je ne connais à ce sujet que ce que je trouve dans les documents publics.

Q. On a dit que plusieurs députés et conseillers législatifs avaient voté en faveur de la vente, en considérations de certains avantages pécuniaires, de souscriptions électorales, de faveurs ou promesses de faveurs, avez-vous quelques renseignements à nous fournir à ce sujet ?

R. Je n'ai entendu circuler que des rumeurs à cet effet, mais je n'ai aucune preuve, ni aucun renseignement positif qui puisse m'autoriser à dire que la chose a existé ou a été faite.

Q. Connaissez-vous aucun député ou conseiller, dont le vote ait été influencé indûment par quelque considération de cette nature ?

R. Non, je n'ai connu que ce qui a été dit dans les journaux et les rumeurs qui ont circulé.

Q. Savez-vous, personnellement, si monsieur Sénécal a souscrit aux élections de mil huit cent quatre-vingt-un (1881) ?

R. Je l'ai entendu dire, mais j'ignore personnellement, si tel était le cas.

Q. Possédez-vous quelques renseignements au sujet de l'administration du chemin de fer du Nord, par monsieur Sénécal pendant qu'il en était le surintendant ?

R. Non, je ne connais aucun renseignement qui pourrait être utile à cette enquête.

Q. Pouvez-vous fournir à cette commission sur les matières de cette enquête, d'autres renseignements qui ne se trouveraient pas dans les documents publics ?

R. Je ne le crois pas.

Je, sténographe assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

ALPHONSE GAGNON

Sténographe.

LE CINQUIÈME JOUR DE MAI 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER

Commissaire Royal.

DEPOSITION de SIR GEORGE STEPHEN, *of the city of Montreal, President of the Canadian Pacific R. Co., dans le district de Montréal, âgé de 57 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. For how many years have you been President of the Canadian Pacific Railway Company ?

A. Since its incorporation, in eighteen hundred and eighty-one.

Q. Will you tell me, if any negotiations took place between you and the Premier of the Province of Quebec, Mr Chapleau, in eighteen hundred and eighty-two, about the purchase of the Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway ?

B. Sometime, I think, in eighteen hundred and eighty two, I had a semi-official conversation with Mr Chapleau at the Windsor Hotel. That conversation was followed by a private letter, which I wrote in an individual capacity to Mr Chapleau, stating in general terms, the conditions on which I would be willing to recommend the purchase of the Railway to my colleagues. That conversation and that letter was the beginning and end of my negotiations with him.

Q. That letter was private ?

A. It was a private letter, because it was not written officially at all ; it was just stating in general terms the conditions upon which I would be willing, if agreeable to him, to recommend the purchase to my colleagues.

Q. Were you willing then to purchase the whole line ?

A. Yes, the whole of my negotiations contemplated the purchase of the whole line from Quebec to Ottawa.

Q. Will you state on what terms ?

A. The substance of the terms were that the company should buy the railway for practically eight million dollars, and pay for it in four per cent fifty bonds, that was the substance of the scheme.

Q. Was there any condition in that scheme about the completion of the works ?

A. Yes, the nominal price was to be eight million seven hundred and fifty thousand dollars (\$8,750,000), but the bonds for seven hundred and fifty thousand dollars (\$750,000) were to be returned to complete it, so that it made the proposition practically eight million dollars for the purchase of the road, as it stood.

Q. What were the works then contemplated to be achieved ?

A. I cannot tell you ; I had given the details so little consideration. I must have known something about them, at the time, in a general

way, but I have forgot then what they were. It never took possession of my mind, except at the moment.

Q. I suppose it was the same works that were agreed upon afterwards?

A. I presume so.

Q. Are you aware that the Premier, Mr. Chapleau, attempted then through the influence of Sir John A. Macdonald to induce the Canadian Pacific Railway Company to purchase the road?

A. In a general way; I have been aware for a considerable time previous to that, that the Dominion Government, not Sir John A. MacDonald particularly, but the Dominion Government, specially Sir Hector Langevin, were exceedingly anxious that the Canadian Pacific Railway should acquire the line from Ottawa to Quebec. I did not know, of course, what influence had been exerted to induce them.

Q. But you know he did try to induce you to purchase?

A. Yes, however, I have not any distinct recollection of Sir John MacDonald ever saying anything to me about it, but I have been repeatedly approached by Sir Hector Langevin about that.

Q. I suppose Mr. Chapleau tried to induce you then to pay more than eight million dollars, at least, to pay more interest?

A. I got no answer to my letter, and I never saw Mr. Chapleau afterwards, and never had any discussion upon my proposal, at least I don't recollect it.

I ought to say, shortly after that letter was written, I left for England, and the matter was left in the hands especially of Mr. McIntyre, the then vice-president of the Railway, so I cannot speak as to what took place between them.

Q. It was later on that the Canadian Pacific Railway company Syndicate agreed to purchase the Western Section only?

A. Some months after that, while I was in England.

Q. Then, you had nothing to do with the negotiations about the purchase of the Western section?

A. No, practically, none, I was away.

Q. You cannot state whether the offer came from the syndicate or from the Provincial government?

A. No, I really don't know enough about the negotiations.

Q. Did you consider, at that time, that the Western section was of much more use to your Company, than the Eastern section?

A. Yes, I think we felt that it was important for us to reach Montreal.

Q. Had you not purchased the Western section, at the time, would you have been obliged to build a line to reach Montreal?

A. We should have built one certainly.

Q. At that time?

A. Yes, or if we had satisfied ourselves that there was any chance of securing the line to Ottawa, we would have been obliged to have built the line.

Q. It was a scheme of yours, if I am not mistaken, at that time, to build a line from Smith's Falls to Montreal?

A. Yes, certainly.

Q. Or, from Carleton place?

A. Yes, in some way connecting with the Ontario and Quebec railway there, at one place or the other.

Q. Do you consider you paid a fair price for the Western section?

A. I think we paid too much.

Q. Could you have built a line from Ottawa to Montreal for the same price?

A. Much cheaper, I think so, I am not a railway builder, of course this had its terminals in the city of Montreal, which were important, and it might have been somewhat costly to have procured terminals in the West end, but the line itself, the mere communication to Ottawa could have been secured for very much less, and a better line.

Q. But it was an advantage to you to have only one line?

A. Yes, of course.

Q. Had you any need of the Eastern Section at that time?

A. No, it was not absolutely necessary that we should get to Quebec; of course it was same advantage to have the Canadian Pacific Railway connected with the tide water at the harbour at Quebec, but not pressing need.

Q. In fact, were you not to a certain degree unwilling to buy the Eastern Section?

A. At the time we bought the Western Section, we were willing to buy both.

Q. Have you any desire to purchase the Eastern Section or any interest?

A. No particular interest or desire.

Q. Had you any objection to state what was at that time your scheme of communication with the Atlantic Sea-Board?

A. I don't know that we had any scheme. Our mind and energy was directed to reach Montreal. We always felt that the St. Lawrence would be the summer outlet of the railway.

Q. Without overlooking the importance of the connection with the Quebec port, did you consider then, that your connections with the Atlantic Sea-Board were secure as soon as you reached Montreal?

A. No, we could not get out of Montreal and reach the Atlantic Sea Board, except by utilizing the Grand Trunk Railway. They were in possession of the only outlet in the winter.

Q. The Short Line, agreed upon since, through the Eastern Townships, was not contemplated then?

A. I fancy it was in the clouds then, but we had not given those matters serious consideration. The great bulk of the people of Canada in those days believed we should never get to Montreal.

Q. Do you consider that Quebec, so long as there is no bridge across the St-Lawrence there, can be a possible terminus of the Canadian Pacific Railway?

A. Quebec is not a terminus at all. The real terminus of the Canadian Pacific Railway would be a point beyond the sea. Quebec, like Montreal, is a way station, as regards through traffic, and if there had been a bridge at Quebec, connecting with the Intercolonial Railway, the Canadian Pacific Railway would still have had to build a bridge at Montreal. Without a bridge at Montreal, it had no connection with the Railway system running to the Atlantic Sea Board.

Q. Had you purchased the Eastern Section from Montreal to Quebec, you would have built that bridge all the same?

A. It would not have made the slightest difference. There is no connection between the two things in my judgment.

Q. Would you have been willing to pay for the Eastern section, the price that the Senecal Syndicate paid for it?

A. I don't know that, I am not sure of what the Senecal Syndicate did pay for it. I have only a hazy knowledge about that.

Q. They paid four millions, and they were bound to complete the works.

A. Well, that was substantially what our offer was, that I suggested to Mr Chapleau, I would be prepared to recommend my colleagues to accept.

Q. But they are obliged to pay five per cent interest and to complete the works.

A. Well, the offer we made was one, whether a good or bad bargain we would have been prepared to carry out.

Q. Was it the highest offer you could make?

A. I felt so,

Q. You never offered more than that?

A. No, I certainly never did. I considered it a high price for the property.

Q. Do you know any company that would have paid a higher price for the Eastern section alone?

A. No, I do not.

Q. Did you purchase it lately very willingly or rather under a certain pressure of the government?

A. Well, I think we could have got on very well without it; at the same time, I think the purchase will prove ultimately advantageous to the Canadian Pacific Railway Company.

Q. Do you know what have been the earnings of that part of your road?

A. I really do not. We have only been operating it since October, I dare say Mr. Van Horne or Mr. Drinkwater could answer that better than I could.

Q. Will you please tell us upon what conditions you bought the Eastern Section lately?

A. I have not in my memory the exact particulars.

Q. Have you any copy of the agreement?

A. That agreement is an agreement made between the Company

and the Government, and I suppose the government has either brought or will bring it down to Parliament.

Q. Is it not a fact that it is produced now ?

A. Not that I know of, I am not aware.

Q. Have you any knowledge of the improvements and works done on the road of the Eastern Section, between the date of the sale to the Senecal Syndicate, and the sale to the Grand Trunk railway ?

A. I don't know, I have no knowledge.

Q. Nor since that time ?

A. No.

Q. I suppose you have no personal knowledge of the division of the supplies and materials between the two companies, at the time, at the date of the delivery of the road ?

A. No, these are all details that never came under my notice at all.

Q. Do you think it would have been advisable for the Government of Quebec to advertise, before selling the road and calling for tenders ?

A. I don't think it would have done them any good, if they had.

Q. That is not at all in the usual course of such business ?

R. Oh ! no. The Railway is an independent property, I should not think was worth half the price. It could not earn any money as an isolated property.

Q. As a local operation in your opinion, there would be no prospect of a great increase ?

A. I think the local traffic will encrease, but as a local enterprise alone, without connections, I do not believe that it would ever be profitable, in other words, my opinion is it was worth nothing except to some connecting Railway.

Q. Do you consider it was a good time in eighteen hundred and eighty two for the Quebec Government to sell ?

A. Yes, I think that, perhaps if they had not sold it then, I doubt if they ever would have sold it.

Q. Was it a specially good time for the western Section ?

A. Yes, I should think so. I consider the Quebec Government got exceedingly well out of the scrape they were in.

Q. Do you consider the operating of a railway by a government can be as advantageous as by a company ?

A. I am satisfied, that it is impossible for a Government to operate a Railway property, that is I mean a government such as ours.

Are you aware that the earnings of that section of your road have been so far insufficient to pay the interest on the cost price and the operating expenses ?

A. In a general way, I am, but I have no figures, no special knowledge, we have not been long enough in possession to form any idea.

Q. It has been said by political men when the sale to the Senecal Syndicate took place, that, had the government waited a few years, the Canadian Pacific Railway Company would have shortly

after purchased the Eastern section, was there not a probable prospect of such a purchase in your opinion ?

A. That was simply a mere prophecy. Nobody could tell what they might have done.

Q. Do you consider the prophecy as improbable at that time ?

A. Yes, I don't know any grounds for it.

Q. It has been said that the Quebec government made a condition *sine qua non*, when you bought the Western section to purchase, at the same time, the lines of St-Lin and St-Eustache, will you tell me whether it is true or not ?

A. I never heard that.

Q. Will you tell me what price you paid for the depentures on the St-Lin Branch ?

A. That I cannot tell you, Mr Drinkwater will be able to tell you that better than I. It is a point I have never informed myself on, I might have heard it, but it has passed out in my mind.

Q. Do you consider that those branches were useful feeders to the main line or whether they were a burden ?

A. I do not know enough about the operation to be able to give an opinion on that point, but, my impression is that they must be advantageous indirectly ; however, the Government had no direct interest in the thing, they would be disregarding the interest of the country, had they not seen that the people located on these branch lines had a connection, because, we had not bought them, they might have been shot up.

Q. Was it not possible for the government to secure running arrangements for these branches ?

A. They might, but that would not have prevented the branches from losing money, and if they had lost money, it would be only a question of time when it would be closed.

Q. I suppose private companies would not have been able to operate such short lines without considerable expense ?

A. They would lose money every day.

Q. Then, it was wise in the interest of those localities to sell the whole ?

A. I think the government was bound to protect those localities, even if they had no pecuniary interest in the line.

Q. I suppose you have no knowledge who were the boundholders of that Laurentin Railway ?

A. No.

Q. Had you not purchased those lines, the St. Lin and St. Eustache branches, would you have been willing to pay more for the main line than four million dollars ?

A. I should think not.

Q. It was not at all a consideration for you to alter that price of four millions dollars ?

A. No.

Q. You would never have offered more even in case you would not have purchased those lines ?

A. No.

Q. Is it to your knowledge that sometimes Railways, built at great cost, are sold at very low figures, or are worth a great deal less than the cost price, and can you cite some example ?

A. Yes, it is very often the case that a Railway is not worth nearly what it coas.

Q. Could you give some exemple in American Railways ?

A. Well, there are so many, it is very hard to distinguish. The " West Shore " is a notable example, almost the whole original capital was lost, when it was sold the other day, and they got nothing out of all the capital they put into it. The value of a Railway depends entirely on the money it can earn, either directly, and indirectly, entirely without reference to the original cost of construction.

Q. Had there been no competition between the Canadian Pacific railway and the Grand Trunk, is it your opinion that the Government railway from Ottawa to Quebec would have been worth very little ?

A. Its operation by the Government would have been disastrous as being an isolated property

And further deponent saith nothing.

Wm. McGOUN.
Stenographer.

LE DOUZIÈME JOUR DE MAI 1886.

PRESENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal

DEPOSITION de DUNCAN McINTYRE, marchand, de Montréal, dans le district de Montréal, âgé de 52 ans, étant dûment assermenté dépose et dit :

Q. You were vice-president of the Canadian Pacific Railway in eighteen hundred and eighty-two ?

A. Yes.

Q. And in eighteen hundred and eighty one ?

A. Yes.

Q. Will you tell me, whether in your opinion, it was advisable for the Government of the Province of Quebec, when it decided to sell the Q. M. O. & O. Railway, to advertize and call for tenders ?

A. Well, I don't think it was.

Q. Is it in the ordinary course of business to advertise for such sales ?

o A. Yes, it usually is done, but I don't think it was desirable to do it in this case.

Q. Will you tell me for what reasons?

A. Yes, I will. The reasons that I gave the Honorable Mr Chapleau in my first interview with him, touching the sale of this road, were that the Q. M. O. & O. road, including the branches, if it was sold to the highest bidder, that highest bidder could not be the Canadian Pacific Railway from the position in which the road stood, and if anybody chose to run that property as a private enterprise, they could not possibly be the highest bidder. I consider that the highest bidder for that property was the Grand Trunk Railway Company, and I told him so at the time, in the first interview I had with him on the subject.

Q. Are you aware that he tried to sell to the Grand Trunk Railway Company?

A. No, I am not.

Q. But, you are aware that he tried to sell to the Canadian Pacific railway company?

A. Yes, I know he was very anxious to sell to the Canadian Pacific railway company, but I also know that he wanted the Canadian to pay for it as well as anybody else. What I pointed out to him at the time, was that he could not do that.

Q. Has any minister of the Dominion of Canada tried to induce you to purchase the road?

A. Yes, ever since the contract of the Canadian Pacific Railway was entered into. In several instances, Sir Hector Langevin and Sir John McDonald pressed upon me the importance and desirability of the Canadian Pacific acquiring the road from Ottawa to Quebec.

Q. And even since before the sale, in eighteen hundred and eighty-one?

A. It is the contract between the Government and the Canadian Pacific railway that I am speaking of.

Q. I thought you meant before the sale?

A. No. Before the contract was signed for the road, both Sir Hector Langevin and Sir John McDonald pressed upon me personally and very strongly the importance of acquiring that road.

Q. Did you make any offer in eighteen hundred and eighty-one, or in the beginning of eighteen hundred and eighty-two for the whole road?

A. We never made any offer for the road, I may tell you now, that personally I was very much opposed to the Canadian Pacific road acquiring the road from Ottawa to Quebec. I may tell you that distinctly, because I believe that the Canadian Pacific could have acquired their object for much less money than they could by purchasing that road at any price, but I was a consenting party to an offer made in January, in eighteen hundred and eighty-two.

Q. Are you aware that an offer was made for the whole road of eight millions at four per cent payable in fifty years?

A. No, eight millions and three quarters.

Q. Sir George Stephen stated that it was eight millions payable in fifty years, at four per cent ?

A. I don't care what Sir George Stephen stated, I say there was an offer made for the road in January eighteen hundred and eighty-two, of eight millions and three quarters, payable in fifty years ; seven hundred and fifty thousand dollars of which was to be retained by the company to make improvements that the Government was committed to make on the road.

Q. Will you tell me who made that offer ?

A. Sir George Stephen made it on behalf of the Canadian Pacific Railway Company, in a letter to the honorable Mr Chapleau, to which I was a consenting party, and we discussed the matter, and it was well considered, and I reluctantly consented to it.

Q. Was it a private letter ?

A. It was not a private letter, it was an offer made, and one of the colleagues was called from New-York specially, and the question was well considered, and I reluctantly consented to it, it was made in a letter, to the Honorable Mr. Chapleau, by Sir George Stephen, in which he agreed to take over the road for eight millions, seven hundred and fifty thousand dollars, payable in fifty years, at four per cent.

Q. That letter was never published ?

A. Not, that I am aware of.

Q. Do you know why ?

A. I do not know why. I was a consenting party, and as soon as he left for England, I know I had to take action on it, and I know the purport of it.

Q. That offer was not accepted by the Government ?

A. I heard nothing of it. There was no acceptance of it.

Q. Will you state what negotiations took place after that, between Mr Chapleau and you before the purchase of the Western section ?

A. Yes, I will tell you. There was nothing done until I had reason to believe that the party that Sir Hugh Allan was acting for, was really the Grand Trunk railway, and the Grand Trunk wanted to acquire the North Shore, the whole line from Quebec to Ottawa for the purpose of forming a connection with their midland system, and join Toronto to Ottawa. That was my reason for going back and making an offer. There was a gentleman out from England in connection with the matter, and I satisfied myself that it was really the Grand Trunk that was behind it, and I did not want the Grand Trunk railway company to acquire the Occidental road, by lease or otherwise, from Ottawa to Quebec. That is the reason why I approached Mr. Chapleau or the Government, and that is the reason why I went back on my own actions, because I believed the Canadian Pacific would have acquired a much easier and cheaper access to Ottawa, and that is why I made an advance to Mr. Chapleau with the object of acquiring the Western division of the line.

Q. Then, you offered how much for the Western section ?

A. I made an offer for the Western section along with a schedule shown to us for improvements made amounting to seven hundred and fifty thousand dollars, about four hundred thousand dollars of which was allotted to the Western division. I am only speaking from memory of course with regard to these amounts, but there was, I think, two hundred and forty thousand dollars for the improvements to the barracks, and sixty thousand dollars on the improvements pertaining to what we call the system proper, and there was one hundred thousand dollars to make the connection at Dorval, and Mr Chapleau decidedly would take nothing less than four millions for the one, or eight millions for the two properties. But any way the three hundred thousand dollars was absorbed between the barracks and the workshops and the improvements to the Macdonald property, and one hundred thousand dollars reserved for the road behind the mountain. I should have told you before, when the offer was made of eight millions and three quarters, seven hundred and fifty thousand dollars was the schedule that Mr Chapleau submitted to us at the time for the whole road from Quebec to Ottawa, and there were commitments that the Government could not get rid of, we had to expend seven hundred and fifty thousand dollars on it, if we bought the property, so that there was seven hundred and fifty thousand dollars, we had to take off the eight millions and three quarters, and it was four millions less four hundred thousand dollars for the Western section. That was really the amount, and it was defined in a memorandum how the four hundred thousand dollars should be expended. So, I looked upon it as three millions six hundred thousand dollars for the property.

Q. Was that a fair price for the Western Section ?

A. It was too much for it from the Canadian Pacific standpoint.

Q. Do you think you could have built another line or purchased another line cheaper ?

A. Yes, I could have got another connection.

Q. As the same time you did purchase the branches of St-Lin and St-Eustache ?

A. Yes.

Q. Later on ?

A. No, at the same time, it was a well known, fact that I was opposed to the purchase of the railway, because I saw my way to make connections from Ottawa to Montreal for the Canadian Pacific Railway at a much less cost.

Q. Will you explain ?

A. The Canadian Pacific, I always considered, would have to build a line from Smith's Falls to Montreal, for which they are now advertising for tenders, and it will be passed in a few days. The line from Montreal to Smith's Falls will cross the Canada Atlantic, at or near Martintown, and the Canada Atlantic is built into Ottawa, and ever since my connection with the Canada Central, they have always

asked me to take an interest in it. When the Canada Atlantic cross it, the Canadian Pacific will get a much better approach to Montreal than they can have by the present Q. M. O. & O., and they could have got that for very much less money than they paid for the North Shore, but I consider that to block the Grand Trunk in their midland system, it was desirable to purchase that Western division, and I have successfully stopped it, at all events it was stopped, and I think that is what did it.

Q. Am I to understand then that it was a good time in eighteen hundred and eighty two to sell that portion of the road ?

A. In connection with that, I would simply state I consider the transaction carried out in connection with the Western division of Q. M. O. & O. as the best transaction than Mr. Chapleau ever did in the interests of the Province, and I have no hesitation whatever in stating that I consider it is the best transaction that could have been done. I speak of the Western portion. I know nothing of the Eastern portion, and I have given my reasons for reluctantly consenting to purchase it. If the Government had stood off we could have protected ourselves, and got an entrance to Ottawa, at a much less cost which would have answered the purposes of the Canadian Pacific railway company much better.

Q. Then, in your opinion, it would have been a foolish thing for the Government to wait two or three years more to sell that portion of the road ?

A. I have not the slightest hesitation in saying so. I consider it is a most fortunate thing for the Province. It is not for me to say what Mr. Chapleau's plans were, but if the Canadian Pacific had not get a connection to Ottawa to-day, they could get it at a much lower price. I am decidedly of the opinion, and I have no hesitation in saying that I consider the sale the best than Mr. Chapleau could have made, and I consider the sale decidedly in the interests of the Province.

Q. You did purchase at the same time the St-Lin and St-Eustache Branches ?

A. Yes.

Q. Will you tell me whether the conditions and the price of that purchase were discussed and agreed upon with the Government, or with the owners of the line, Mr Senecal and others ?

A. They were discussed with the owners of the line, with Mr Senecal, and I ascertained while the negotiations were going on that, we would have to give running powers to the St-Lin road from Ste-Thérèse to Montreal and terminals at Montreal, and I tried to get that removed if I could have kept that out, I would not have consented to the purchase of the St-Lin Branch, but Mr Senecal told me, they were going to give running powers and terminals, and they agreed to pay for that, I did not think it desirable to have a third road and perhaps a fourth road running there, because it would about twelve thousand dollars a year interest on the St-Lin Branch, and I satisfied myself there

was a very good local business on it, and we would lose nothing on it, but I found we could not get rid of the privilege of giving them runnings powers, running their trains from St-Therese to Montreal and that is the reason we accepted it; and they tried to put the St-Andrews Branch on it, but I would have nothing to do with that, and I said it would be more of a nuisance than anything else. I do not think the St-Lin Branch was a bad purchase at the price we paid for it, but I would not have bought it at the time, if it had not been that we could not rid of giving them running powers and terminals at the Quebec gate Barracks.

Q. How much did you pay for these two lines?

A. Three hundred thousand dollars, I think, I am speaking from memory.

Q. It has been said that those lines were imposed upon you, that it was a burden to you, and that you would have paid for the Western section four millions three hundred thousand dollars, without those branches?

A. I have no hesitation in giving that unqualified contradiction, I state that most decidedly, because Mr. Chapleau, in the first negotiation with us wanted eight millions and in the schedule he had eight millions, less seven hundred and fifty thousand dollars for works. That was the price of the two properties; and it was not eight millions net, it was eight millions less this schedule, and I saw what was in that schedule. I thought it was paying more for that property than it was worth any way.

Q. Was it understood that you were to give running powers to those branches?

A. Mr. Chapleau did not bring it up at all. It came up in the course of the transactions. I think it was Mr. Senecal that mentioned that they had running powers from St. Therese.

Q. Was it the inconvenience of those running powers that induced you to purchase?

A. That was the first thing that drew my attention to it, and I said "No, I would rather be rid of it for the sake of fifteen thousand dollars a year and I believed the St. Lin Branch would take care of itself". I looked upon the St. Eustache branch as a burden; the St. Lin Branch, I did not.

Q. Do you consider that the branches have paid?

A. I have not got any figures to satisfy myself on that, but I heard it said by the late superintendent, Mr. Baker, that the St. Lin Branch was paying well.

Q. Have you redeemed all the bonds of the St. Lin Branch?

A. That I don't know anything about. There was a certain amount reserved at the time of the sale for redemption, they were pretty much all redeemed at the time, but the details I could not give you, but there was a reservation made at the time.

Q. Have you any objection to stating the reasons why you did not purchase the Eastern section?

A. Because I never could see any money in it. I thought it would be a drag on the Canadian Pacific, at the price they asked for it, and if the Canadian Pacific wanted to get to Quebec, they could get there for much less money than by buying that property.

Q. Am I to understand that at last you purchased the Eastern section only under the pressure of the Government?

A. That I do not know anything about; I was not an officer of the company then, and I do not know any thing about it.

Q. Do you consider that the Senecal Syndicate paid a fair price for that section?

A. Of course. I don't believe that the Senecal Syndicate or the Grand Trunk behind them, would have touched it at all, I am satisfied, now and I was then.

Q. You believed it would be to dear for the Senecal Syndicate alone?

A. Yes, that was my opinion then, it was my opinion since, and it is my opinion now, that until the city of Quebec or somebody will make Quebec the terminus of the steamers and the passengers from Europe are landed there, that the road from here to Quebec is simply a local road, and I would be no part or would not join any Syndicate to purchase it at the price that Mr. Senecal bought it.

Q. Had you purchased the Eastern section would you have built the Lachine bridge all the same?

A. Yes certainly, it has nothing at all to do with that. The Lachine bridge is just as important to the Canadian Pacific system, as the Victoria Bridge is to the Grand Trunk Railway.

Q. Do you know what the actual earnings of the Eastern Section are?

A. No.

Q. Have you any objection to state, whether it was your scheme from the beginning to reach the Atlantic Shore, through the Eastern States and the Eastern Townships?

A. Well, I have always looked upon Boston and New-York as the best winter quarters they could have, Montreal in summer, and New-York or Boston in winter. That was the best connection that the Canadian Pacific could have. I always considered that opinions with regard to railroads are like everything else. You have got to change your opinions to fit the circumstances. It is very desirable and a necessity for the Canadian Pacific to have a Dominion winter part, I have always considered that that should be either St-Andrews, St-John or Halifax, but I also considered that it was desirable, in fact a necessity for the Canadian Pacific to have access to the New England States and the Atlantic Sea Board, both at New-York and Boston.

Q. Have you anything more to say about this matter?

A. I will simply say, I give it as my individual opinion without reservation, that the sale of the Western division of the North Shore

Railway to the Canadian Pacific, was one of the best things that Mr. Chapleau ever did, and I am sorry that he let the Grand Trunk get control of the Eastern part of it, and that if the Eastern division had remained in the hands of the government, I consider that the Canadian Pacific would be just as much at Québec, as they are today, in fact, even more so, because I think then the government would have taken some interest in getting the Ocean Steamers to land their immigrants at Québec, instead of at the Grand Trunk terminus at Point-Levis, because the terminus of the Canadian Pacific Railway is worthless, untill they get immigrants, to land at Québec instead of at Point-Levis.

And further deponent saith not.

Wm. McGOUN,
Stenographer.

LE HUITIEME JOUR DE JUIN 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal,

DEPOSITION de L'HONORABLE LOUIS OLIVIER TAILLON,
de Montréal, Procureur-Général dans le district de Montréal, âgé de 45 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. Vous êtes un des membres de l'assemblée Législative depuis combien d'années ?

R. Depuis (1875) mil huit cent soixante-quinze.

Q. Vous avez été orateur de l'assemblée Législative, n'est-ce pas ?

R. Oui, pendant les sessions de mil huit cent quatre-vingt-deux et mil huit cent quatre-vingt-trois.

Q. Vous êtes-vous occupé de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Non, en aucune façon.

Q. Il a été dit que certains députés avaient voté en faveur de la vente du chemin de fer, en considération de certains avantages pécuniaires, souscriptions électorales, avez-vous quelques renseignements à fournir à la commission à ce sujet ?

R. Je n'en ai aucun. Tout ce que je sais, c'est qu'on ne m'a jamais parlé de telle chose, ni avant, ni pendant, ni après mon élection.

Q. Avez-vous eu connaissance que quelque député aurait été influencé d'une manière indue dans son vote ?

R. Je n'en ai connu aucun, et je n'ai pas entendu dire que tel ou tel député ait été influencé.

Q. Vous ne connaissez non plus aucun conseiller législatif qui ait été influencé ?

R. Non.

Q. La question de la vente du chemin de fer du Nord faisait partie du programme du gouvernement pendant les élections de mil huit cent quatre-vingt-un, je crois ?

R. Oui, il en était parlé, mais bien peu dans ma division.

Q. Savez-vous si pendant ces élections-là, les candidats ministériels se sont généralement prononcés en faveur de cette vente ?

R. Je ne me rappelle pas, le fait est qu'une fois engagé dans la lutte, dans la discussion de Montréal Est, je n'avais guère le temps de m'occuper de ce qui se passait dans les autres districts électoraux.

Q. Avez-vous eu pendant les élections de mil huit cent quatre-vingt-un quelques pourparlers avec monsieur Sénécal au sujet de cette question de vente ?

R. Non, ni pendant, ni avant, ni après, autant que je me rappelle.

La seule fois que je me suis occupé de cette question, ça été à l'occasion d'une entrevue entre plusieurs citoyens de Montréal, au nombre desquels se trouvaient l'honorable monsieur Beaubien, messieurs de Bellefeuille, Rivard, Allard et Simard, et peut-être une dizaine d'autres; c'était après l'élection de mil huit quatre-vingt-un, et avant le session de mil huit cent quatre-vingt-deux, si je me rappelle bien. Nous avons entendu dire que la compagnie du Pacifique ne voulait acheter aucune partie de la ligne du chemin de Québec, Montréal, Ottawa et Occidentale. Nous croyions que c'était bien malheureux pour la Province de Québec, et il nous semblait que le gouvernement devait faire des efforts et même des concessions pour conclure des arrangements avec le Pacifique, pour toute la ligne, si c'était possible, ou, au moins, pour la section ouest. Quatre d'entre nous furent choisis pour aller rencontrer deux ou trois ministres de Québec, qui se trouvaient ce soir-là à l'hôtel Windsor; Je me rappelle que messieurs Rivard et Allard sont allés avec moi; Je ne me rappelle pas qui était le quatrième, je crois que c'est l'honorable monsieur Beaubien. Nous avons rencontré ces ministres, autant que je puis me rappeler, l'honorable monsieur Chapleau, monsieur Loranger, et peut-être aussi l'honorable monsieur Ross. Nous leur avons fait connaître le but de notre voyage. La première nouvelle que j'ai eue ensuite ça été quand le projet de vendre la section Ouest au Pacifique a été connu du public et annoncé publiquement.

Je, soussigné, sténographe assermenté, certifie que ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

ALPHONSE GAGNON.

LE NEUVIÈME JOUR DE JUIN 1886.

PRÉSENT :—L'HON. A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de FELIX CARBRAY, *de la cité de Québec, marchand âgé de 50 ans, étant assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes député à l'assemblée Législative de Québec ?

R. Oui, monsieur, depuis mil huit cent quatre-vingt-un (1881).

Q. Avez-vous voté en faveur de la vente du chemin de fer ?

R. Oui, j'ai voté en faveur de la vente de la section-Est. J'étais absent lors de la vente de la section Ouest.

Q. Il a été dit que des députés avaient voté en faveur de la vente du chemin de fer moyennant certains avantages pécuniaires, souscriptions électorales ou autres faveurs, connaissez-vous quelques faits qui soient de nature à justifier cette accusation ?

R. Je n'en connais absolument aucun.

Q. Connaissiez-vous quelque député, dont le vote ait été influencé par des considérations de cette nature-là ?

R. Aucun.

Q. Quant à ce qui vous concerne personnellement, voulez-vous dire ce qui en est ?

R. Je n'ai jamais rien reçu, rien ne m'a été offert, ni promis directement ou indirectement, soit en argent ou avantages personnels d'aucune espèce. Je n'ai pas été non plus influencé par personne que mon propre jugement et ma propre conscience dans le vote ou les votes à ce sujet que j'ai donnés.

Q. Lors de votre élection en 1881, et pendant votre élection, a-t-il été question de la vente du chemin de fer ?

R. Je ne me rappelle pas exactement maintenant s'il en a été question particulièrement dans mon élection ; mais j'ai vu par les journaux et les discours des hommes politiques des deux partis, que c'était une affaire à peu près reconnue par tout le monde, qu'il était justifiable et même absolument nécessaire de se débarrasser du chemin de fer du Nord, en le vendant, et l'opinion générale dans le temps était, que si on pouvait obtenir huit millions de piastres ou plus, ce serait une bonne vente et à l'avantage de la Province.

Q. Vous avez fait un discours sur la vente, lequel est rapporté dans le *Hansard* ?

R. Oui, sur la vente de la Section-Est.

Q. Vous avez été favorable au principe de la vente du chemin de fer ?

R. Toujours.

Une des principales raisons, pour laquelle j'étais favorable à la vente,

c'est que je considérais que l'exploitation du chemin de fer par le gouvernement était ruineuse pour la province, et qu'en le continuant, ce système nous aurait menés à un état de choses déplorable, au point de vue financier.

Q. Considérez-vous que le chemin de fer a été vendu un prix raisonnable ?

R. J'ai toujours été convaincu que le prix de vente était un excellent prix, bien plus à l'avantage du gouvernement qu'aux acheteurs, et c'est à ma connaissance que quelques membres du syndicat, de la ville de Québec, peu de temps après la vente, se sont exprimés de manière à regretter amèrement d'y avoir participé, disant qu'ils avaient payé trop cher, et que s'il fallait l'exploiter pour leur propre bénéfice, le résultat, ils craignaient, serait désastreux.

Je, soussigné, sténographe assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

ALPHONSE GAGNON,
Sténographe.

LE SEPTIÈME JOUR DE MAI 1886.

PRÉSENT :—L'HON. A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de CHARLES DRINKWATER, *de Montréal, Secrétaire de la Compagnie du Pacifique âgé de ans, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :*

Q. You have been already heard as a witness before this commission ?

A. Yes.

Q. Please state what sum you paid to the Lauréntian Railway Company, or rather to the bond holders of that company for all the bonds issued by it ?

A. We did not deal with the bond holders directly. We made arrangements with parties interested in the Railway, who secured the bonds or nearly the whole of them, together with the bonds of the St. Eustache branch and the stock of the company and transferred the whole to us for three hundred thousand dollars, for the two branches. That was the arrangement, but it has not all paid yet. That included fifty thousand dollars for the St. Eustache branch, the stock of the company, and the whole of the bonds.

Q. Can you state what is the amount of bonds that are still unpaid ?

A. Not precisely, a few thousand dollars.

Q. But you can swear that you agreed to pay for the two branches, the St. Lin and St. Eustache branches, and the stock, and bonds, three hundred thousand dollars ?

A. Yes.

Q. Will you state whether your Syndicate purchased those two branches freely, or under any pressure of the government ?

A. I am not aware of any pressure whatever having been brought.

Q. You made the agreement with the Presidents of the interested companies of both lines ?

A. They were looked upon as valuable to the company as feeding lines, no use as local lines they would not be worked, but as a connection with our lines, as feeders, there would be a good deal of traffic over them.

And further deponent saith not.

W. McGOME,
Stenographer.

LE SEPTIEME JOUR DE MAI 1886.

PRÉSENT ; L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal.

DEPOSITION de M. BERNARD B. ANGUS, *de Montréal, dans le district de Montréal, âgé de 56 ans, étant dûment assermenté sur les Saints Évangiles dépose et dit :*

I am a director of the Canadian Pacific Railway company.

Q. Have you read the deposition given before this commission by Mr. Van Horne, your Vice-President ?

R. Yes.

Q. Do you concur in the views expressed by him ?

A. Almost entirely ; so far as many knowledge goes, I concur with that statement.

Q. Do you know anything more about the negotiations entered into between the then Premier Mr. Chapleau, and your Syndicate ?

A. No, I have no special information beyond what is given in this deposition of Mr. Van Horne.

Q. Can you state whether your syndicate made an offer of four millions for the Western Section, or if that section was offered to your Syndicate by the Government ?

A. There was an informal offer made by our President in a private letter, but it was not submitted to the Board or discussed. I was an informal offer which I know of,

- Q. That first offer was eight millions for the whole line ?
A. Eight millions for the whole line ?
Q. With interest at four per cent payable in fifty years ?
A. Yes.
Q. Later on you agreed to pay four millions (\$4,000,000.00) for the Western section only ?
R. Yes.
Q. I wish to know if that sum, four millions, was offered by the Syndicate to the government, or if the Government offered you the Railway for that sum ?
A. That I do know.
Q. Was it agreed upon by Mr. Sénécal and your Syndicate that you were to purchase the Western section ?
A. No, I am not aware of any such arrangement as that.
Q. Had you any interview with Mr. Chapleau about that time ?
A. I had none personally.
Q. You have the same opinion as Mr. Van Horne about the value of the two sections ?
A. I quite concur as to the value of those two sections.
And further deponent saith not.

W. McGOME.
Stenographer.

LE QUATRIÈME JOUR DE MAI 1886.

PRÉSENT :—L'HON. A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de M. JOHN McDOUGALL, of Montreal, Founder and Machinist, âgé de 58 ans, étant dûment assermenté sur les Saints Évangiles, dépose et dit :

- Q. You were a member of the Syndicate that purchased the North Shore Railway ?
A. Yes.
Q. How many shares had you in that Syndicate ?
A. I could not say from memory, but from the first organization, perhaps I had seven or eight shares, in that neighbourhood. The shares represented twenty thousand dollars each share.
Q. How much did you pay on those share, per share ?
A. I think it was fifty per cent.
Q. As all the other shareholders ?
A. Yes.

Q. Did you personally take any part in the negotiations between the government ?

A. None whatever.

Q. I suppose Mr. Senecal alone took part in those negotiations ?

A. Well, I took none and I could not tell you who did.

Q. When did you sell your shares ?

A. I think I sold them in December eighteen hundred and eighty two (1882).

Q. Did you sell to Mr. Senecal or to the Grand Trunk Railway ?

A. Mr. Senecal effected the sales.

Q. But you did not sell previously to Mr. Senecal ?

A. No.

Q. You sold at the same time to the Grand Trunk or to the friends of the Grand Trunk ?

A. To the Grand Trunk.

Q. You and Mr. Senecal were then the owners of the majority of the shares ?

A. We had acquired then the majority of the shares.

Q. Will you tell me what were the conditions of that sale to the Grand Trunk ?

A. The conditions of the sale were, two hundred and fifty thousand dollars cash, and one million and a half in bonds, that is for every thing that we held, our rights and stock.

Q. I suppose a deed was passed of that sale ?

A. Yes; there was a deed passed.

Q. Have you got a copy of that did ?

A. I have not, I suppose the Grand Trunk will have it, or probably their solicitor Mr. Bell will have it.

Q. By that sale you transferred to the Grand Trunk all that you had ?

A. All that we had.

Q. Not only the shares, you were the owners of, but the remainder of the shares ?

A. Well, we bought the remaining shares.

Q. And you transferred them to the Grand Trunk ?

A. Yes.

Q. I think you remained bound to fulfil certain obligations agreed upon in the contract with the government ?

A. Yes, we did.

Q. I suppose you don't remember exactly what the works were you were bound to do ?

A. I think I do.

Q. Will you please tell me what works you were still obliged to do ?

A. We were bound to change the track from St. André street to the river edge and to complete the road on Prince Edward street. That was left incomplete ; me were bound to do that, and we did that.

Q. The extension of St. André street to the Louise Basin ?

A. I am not sure, not knowing the streets well, but I know we spent

some fifteen thousand dollars there on that part of it. Normand had the contract for that and complete it that was part of our agreement.

Q. Were you still obliged to continue the railway in Dalhousie street?

A. Yes; but the Grand Trunk assumed that; they relieved the Syndicate of that and assumed it.

Q. There were some damages to be paid to the owners of land in Prince Edward street, I think, and there were some suits pending, who remained obliged to do that?

A. Me personally.

Q. With Mr. Senecal?

A. No; I relieved Mr. Senecal; I was the person bound to do it.

Q. Then it was an agreement between Mr. Senecal and yourself?

A. It was an agreement of a meeting of the North Shore Board where we assumed, that is Mr. Senecal and myself assumed that part of it, then by another agreement, I relieved Mr. Senecal, because he was absent so much. He said to me "I will give you so much and you carry it all out" and I carried it all out, and assumed the responsibility.

Q. He paid you for that?

A. He was supposed to have paid me. We may as well say that he paid me.

Q. At all events, you did not undertake that without consideration?

A. The deeds were in the contract then, but were all settled owing to the exorbitant prices asked by the claimants. They are not paid yet, as in many cases they asked ten dollars more than the properties were worth. To show you, one action was taken against us for fifty thousand dollars, and they were not entitled to the five thousand dollars, because the line of the Railway was supposed to be carried on the Government property, along the beach, well those people claimed damages because they could not go there, to wash their skins, they were tanners, and frivolous cases of that kind turned up, but they are still in Court, one is for fifty thousand dollars, and I really do not recollect the third.

Q. But some have been settled?

A. They are all settled, but those that we considered should not be paid anything.

Q. But even those you agreed to settle, or to pay them?

A. We agreed to pay them if they had any claim, but we were informed by the Harbour Commission, who claimed the property, that they were not entitled to anything. We bought from the Harbour Commission, and we paid them only about a month ago nine thousand some odd dollars for the right of going on the beach, while they became responsible to me for any suits that would arise from parties claiming the right of that beach.

Q. Will you tell me how much you paid for those claims up to this date?

A. I am almost ashamed to tell you. We have paid about close

to one hundred thousand dollars more than we got from the Government.

Q. What do you mean ?

A. We got from the Government two hundred and twenty thousand dollars to make this alteration, this cost us about one hundred thousand dollars more than we got.

Q. And that sum of three hundred and twenty thousand dollars included not only the claims, but all works ?

A. Yes, the claims and all the works. We had to put new steel rails.

Q. And there are still a few claims unsettled ?

A. Yes.

Q. And suits pending ?

A. Yes, which I have to pay for, if the judgment is given against me.

Q. All that was paid for work done in Quebec ?

A. Yes, done in Quebec, and lands purchased in Quebec too.

Q. Have you made some other works somewhere else, at Three Rivers or Montreal ?

A. No.

Q. No other works ?

A. No other works that I am aware of.

Q. Have you made an agreement with the city of Three Rivers about the works that were to be done there ?

A. Not during the time of the Syndicate.

Q. When did you sell to the Grand Trunk ?

A. We sold to the Grand Trunk in December eighteen hundred and eighty two (1882).

Q. Then you ran the Railway only from the first of July to December ?

A. That is all.

Q. Will you tell me what were the earnings of the road in that period ?

A. I could not tell you.

Q. Have you ever received anything out of the earnings ?

A. None, but a considerable loss.

Q. The receipts were not sufficient to pay the expenses ?

A. No.

Q. Did you not discharge a certain number of employees when you took possession of the road ?

A. I suppose there was quite a number discharged.

Q. Nevertheless the expenses were still greater than the receipts ?

A. Yes.

Q. You paid to the government five hundred thousand dollars on account of the price of sale ?

A. Yes, the date that we took possession.

Q. Have you paid some interest on the balance of the price before the sale to the Grand Trunk?

A. We paid our share of the interest up to the date we sold.

Q. Have you been able to float the bonds you received, the million and a half of bonds left in your hands by the Grand Trunk?

A. We sold them a short time ago, a few months ago.

Q. Up to that date?

A. We could do nothing with them.

Q. How much did you sell them for?

A. We sold them for eighty seven and a half cents in the dollars.

Q. Who bought them?

A. The Dominion government.

Q. Did you incur some other expenses on the railway before the sale to the Grand Trunk, for repairs and improvements?

A. We built some new cars and had to make the necessary repairs to keep the road in good shape. I think one or two stations were built, some had been burnt during the time before we took possession, which we had to rebuild. I don't know how many, but I know there were some.

Q. Had you to make repairs on barges too?

A. We had.

Q. Did you do some more ballasting to raise the rails in some places?

A. We kept men steady all the time at that, keeping the road up to its good standing.

Q. I want to know if you did more than the usual work for repairs, where the road was too low to raise it up?

A. I could not say as to what they did, but we kept men employed in keeping the track in good repair.

Q. Who superintended the railway during that time?

A. Mr. Davis.

Q. Mr. Davis is the man who knows more of all those particulars?

A. He knows them thoroughly.

Q. Who kept the accounts of all that?

A. They were kept under his supervision.

Q. Had you any personal knowledge of the division, that took place between the two companies, the Senecal Syndicate and the Canadian Pacific Railway Syndicate, of the materia's and supplies?

A. No, that was the rolling stock.

Q. Supplies too?

A. No, I have no knowledge.

Q. Are you aware that Mr. Davis made a statement of all that?

A. I think he did if I am not wrong, I think that Mr. Davis represented Mr. Senecal, and Mr Blackwell represented the Canadian Pacific and made the division each for their company.

Q. It has been said that, between the date of your purchase and the date of the delivery to you, there has been an accumulation of supplies

in the store and stations of the Company, are you aware that any such thing occurred?

A. I am not aware.

Q. I suppose Mr Davies knows about that too?

A. Mr Davis was chosen by the Syndicate as superintendent.

Q. And he managed the whole affair?

A. Yes. It was not very profitable to the Syndicate.

Q. It has been said that Mr Sénécal had incurred preliminary expenses to the amount of seventy-five thousand dollars, have you any personal knowledge of these expenses?

A. I have none. But when we subscribed our stock, Mr Sénécal told us that there would be a portion of fifteen hundred dollars on every share for expenses incurred in forming the Company, and many other expenses that had to be made.

Q. I suppose there was in that sum an amount for commission that he wanted to have?

A. I have no knowledge of that.

Q. And you don't know what were the expenses he really incurred?

A. I don't know any more than I paid fifteen hundred dollars on every share, I had, and all the others paid it. There was no question made as to where it went or how it went, but we were told that each share would carry that amount, and we willingly paid it as a condition of the subscription.

Q. Have you any objection to tell us what profits you realized on that transaction?

A. I cannot tell you in my opinion what the profits would be, very small when we are through.

Q. Do you know anything about the construction of the Joliette Branch?

A. No, I know nothing.

Q. You had no share in that?

A. No.

Q. You had no share I suppose in the Berthier Branch?

A. None.

Q. Were you a shareholder in the Laurentian Railway Company?

A. No, I had nothing to do with that.

Q. You were not the bearer of any debentures on that road?

A. I know nothing of it.

Q. Had you anything to do with the settlement between the Syndicate and the Government in the city of Quebec after the sale?

A. Yes.

Q. What share did you take in that transaction?

A. I took the active part in settling it by a resolution passed at a North Shore Board meeting. I was authorized to settle on behalf of the Syndicate.

Q. Was it a good settlement for the Syndicate?

A. It has turned out in a very profitable manner.

Q. Would you consider it much more advantageous than the contract?

A. By making the agreement, the contract had to be carried out, but if we had not made that agreement we would not have been bound to carry the contract out.

Q. Don't you think that the obligations, you were bound to by the contract, were much more onerous, than those you undertook by the settlement?

A. Well, we were led to believe that this would be good for one thing. We were confined for room at the Palais Station, and we got so much land there with this agreement that enabled us to make a large field for receiving cord wood and many other things, and we also got the ownership of one or two wharves near the Palais Station with grounds entirely free from any incumbrance that was partly, our inducement in making that arrangement.

Q. At the same time you were discharged from the sum of five hundred thousand dollars that you were obliged to pay by the contract?

A. I do not quite understand you.

Q. If I understand the contract rightly, you were bound by the clause seventeen of the contract to pay to the Government a sum of five hundred thousand dollars, in consideration of the transfer of the debentures of the corporation of the city of Quebec, and by the agreement you were relieved from that obligation?

A. I don't remember that.

Q. Do you consider you paid a very fair price for the North Shore Railroad to the Government?

A. I do.

Q. Were you sure to make a good bargain, when you purchased it?

A. Well, my own idea was that it would be purchased perhaps some day for more than we paid for it, otherwise I would not have risked a fortune in it, but to run it as a line alone, it is a loss to any company.

Q. You consider it can be advantageous only for a great company such as the Grand Trunk or the Canadian Pacific?

A. No other way it be made to pay.

Q. Do you believe that a Government can work and run a railway as advantageously as a private company?

A. They cannot.

Q. I suppose that before selling to the Grand Trunk, you tried to sell to the Canadian Pacific?

A. No, but they were under the impression they would starve us out, and get it at a much less price than we paid for it.

Q. They were unwilling to purchase at that rate?

A. They were unwilling.

Q. It has been alleged that some of the members, who voted for the

sale, had been bribed or had received sums of money in the way of election expenses, or some other favors for their vote, do you know anything about that?

A. I know nothing of the kind.

Q. You paid nothing yourself?

A. No.

Q. You offered nothing to any member?

A. No, I offered nothing to any member.

Q. Do you know of the money expended by Mr Sénécal or stated by him to have been expended for election subscriptions?

A. I know nothing.

Q. Do you know the works to be done on Dalhousie street by the Grand Trunk Railway and can you state about the amount of the cost?

A. It would cost a large sum of money, because the property has to be purchased. The corporation of Quebec are bound to give the Railway the right of way. There are some buildings to be taken down near the Richelieu Company wharf. The corporation are bound to give that to the Railway when they are called upon to make that improvement.

Q. Before the building of the track itself?

A. The Grand Trunk assumed that from the Syndicate.

Q. Have you any idea of the probable cost?

A. I could not say, but it would cost considerably.

And further deponent saith not.

WM. MCGOME,

Stenographer.

LE VINGT-TROISIÈME JOUR DE SEPTEMBRE 1885.

PRESENT : L'Honorable A. B. ROUTHIER,

— Commissaire Royal,

DEPOSITION d'ÉDOUARD MOREAU, *de la Cité de Québec, Secrétaire du Département des chemins de fer de la Province de Québec, dans le district de Québec, âgé de 51 ans, étant dûment assermenté sur les Saints Évangiles, dépose et dit.*

Q. Vous êtes Secrétaire du Département depuis qu'il est organisé?

R. Depuis mil huit cent quatre-vingt (1880), le vingt-quatre de juillet de cette année-là.

Q. Avant, vous étiez Secrétaire du Département des Travaux Publics? Est-ce que vous n'avez pas été aussi Secrétaire de la Commission qui

existait durant la construction du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ?

R. Je suis secrétaire du département des Travaux Publics et des chemins de fer depuis l'été de l'année mil huit cent soixante-dix-huit (1878). Auparavant, c'est-à-dire de mil huit cent soixante et seize à mil mil huit cent soixante et dix-huit (1876 à 1878), j'étais secrétaire de la Commission du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, tout en demeurant de droit, le secrétaire du Département des Travaux publics. En mil huit cent soixante-et-dix-huit la Commission s'est fondue et a été réunie au Département des Travaux publics. Tous les pouvoirs de la Commission ont été alors transférés au Département des Travaux publics, et subséquemment, le 24 de Juillet mil huit cent quatre-vingt (1880), attribués au Département des chemins de fer, et j'ai continué à exercer dans ces Départements la même charge que j'exerçais durant l'existence de la Commission.

Q. Vous avez produit divers états devant cette commission ?

R. Oui, et j'ai produit avec ces états une lettre, en date du cinq (5) septembre courant, que j'ai adressée à cette Commission Royale. Cette lettre est marquée pièce A. J'ai aussi produit avec ces états et cette lettre, différents tableaux et autres pièces qui avaient été demandés par des lettres adressées de votre part à l'honorable Commissaire des chemins de fer. Cette lettre, que j'ai produite devant cette commission, contient des explications et des renseignements sur les différents états et tableaux suivants et sur d'autres questions qui s'y rattachent.

Le tableau No. 1 est un état détaillé de tous les montants payés par le trésor au compte de construction et de trafic (revenu), sur les deux sections chemin de fer, depuis le trente juin mil huit cent quatre-vingt deux (1882), jusqu'au premier mars, mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), d'après les comptes publics pour mil huit cent quatre-vingt-trois (1883) et mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884), et d'après l'état des recettes et paiements, produit par l'honorable Trésorier Provincial devant la chambre durant la dernière session à partir du premier juillet mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884) jusqu'au premier mars mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885).

Le tableau No. 2 (parties A et B) contient le détail des montants payés à l'honorable Thomas McGreevy, ex-entrepreneur de la section Est du chemin de fer, en acompte de son contrat pour la construction de cette section depuis l'origine de son contrat jusqu'au trente juin mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885). J'ai divisé ce tableau en deux états, partie A et partie B. La première partie s'étend depuis l'origine, comme je l'ai dit plus haut, jusqu'au trente juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), qui est la date de la livraison de la section Est du chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer du Nord, et l'état B contient les paiements, qui ont été faits par le gouvernement sur cette section, pour et au compte de M. McGreevy, depuis le premier juillet mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), jusqu'au trente juin mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885).

Le tableau No. 3 (parties A et B) contient le détail de tous les paiements faits par le gouvernement au compte de construction de la section Est, à compter du 15 janvier mil huit cent quatre-vingt (1880), date de la prise de possession de cette section par le gouvernement, jusqu'au trente juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), date de la livraison de cette section à la compagnie du chemin de fer du Nord (partie A). Cet état contient aussi le détail des paiements faits par le gouvernement pour compte de construction de cette section, de puis le premier juillet mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), jusqu'au trente un mil huit cent quatre-vingt-cinq (partie B).

Le tableau No. 4 (parties A et B) contient le détail de tous les montants payés par le gouvernement pour frais, honoraires et déboursés, relativement à l'arbitrage, qui a eu lieu à Ottawa en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) sur les réclamations de l'honorable Thomas McGreevy contre le gouvernement en rapport avec la construction de la section Est jusqu'au trente de juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), (partie A), et jusqu'au trente de juin mil huit cent quatre-vingt-cinq, (partie B). Ce tableau contient aussi le détail des paiements faits par le gouvernement à titre de frais, honoraires et déboursés, relativement à l'arbitrage qui a eu lieu à Ottawa en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), sur les réclamations de M. McDonald, en rapport avec l'exécution de son contrat sur la section Ouest, jusqu'au trente de juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), (partie A), et jusqu'au trente de juin mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), (section B).

Les parties A forment la somme de cinq mille cent quatre-vingt-quinze piastres et quatre-vingt-cinq centins (\$5,195.85) pour les deux arbitrages, jusqu'au trente de juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et les parties B, ayant trait aux deux arbitrages, s'élèvent à la somme de quarante-cinq mille quatre cent soixante-et-treize piastres et soixante centins (\$45,473.60) depuis le premier de Juillet mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) jusqu'au trente de juin mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885). Les deux parties forment la somme totale de cinquante mille six cent soixante et neuf piastres et quarante-cinq centins (\$50,669.45), sur laquelle M. McDonald a été débité de la somme de sept mille deux cent dix-huit piastres et soixante et quatorze centins (\$7,218.74) et M. McGreevy de celle de sept mille cinq cent vingt piastres et cinquante-huit centins (7,520.58), laissant à la charge du gouvernement trente-cinq mille neuf cent trente piastres et treize centins (35,930.13).

Q. Dans le règlement qui a eu lieu entre le gouvernement et M. M. McDonald et McGreevy, ces deux sommes-là ont été déduites ?

R. Oui, ces deux sommes ont été déduites sur le montant, qui leur a été accordé par la sentence arbitrale, respectivement.

Le tableau no. 5 (parties A et B.) contient le détail des montants qui ont été payés par le gouvernement à monsieur D. McDonald pour la construction Ouest du chemin de fer depuis l'origine de son contrat jusqu'au trente de juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), (partie

A.), et jusqu'au trente de juin mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), (partie B.)

Le tableau no. 7 (parties A. B. B. B. et C.) contient le détail des montants, qui ont été payés à M. L. A. Sénécal comme surintendant général des deux sections du chemin de fer, par le Département des chemins de fer, ainsi que des montants reçus par M. Sénécal d'autres sources, à compter du premier mars mil huit cent quatre-vingt (1880), jusqu'au trente et un mars mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), aux comptes de construction et du trafic (Revenu) du chemin de fer. Ces parties A. B. B. B. sont suivies d'une récapitulation, et les parties A. B. B. et C. réunies, sont suivies 1o. d'un état détaillé ou d'une récapitulation marquée D. contenant les résumés des comptes-rendus par l'administration des montants dépensés par M. Sénécal dans le même interval de temps, et 2o. par une récapitulation des états A. B. B. B. C. et D. Les montants portés en ces états ne sont pas répartis, ni partagés suivant la dépense faite entre et sur les deux sections du chemin de fer.

Le tableau no. 9 (parties A. B. et C.), contient l'état détaillé des recettes provenant du trafic ou du revenu des deux sections du chemin de fer, et qui ont été déposées en banque, au crédit de l'honorable Trésorier de la Province, par M. M. C. A. Scott, J. T. Prince et L. A. Sénécal, en leur qualité de surintendants des deux sections, respectivement, à partir du trente septembre mil huit cent soixante et dix-huit (1878), jusqu'au trente et un mars 1883, des montants considérés comme revenus du chemin de fer qui ont été perçus par l'administration et par le département des chemins de fer, depuis le premier de janvier mil huit cent quatre-vingt-un, jusqu'au trente de juin 1885. Ce tableau comprend une récapitulation des états A. B. et C.

Q. Avez-vous d'autres tableaux qui vous ont été demandés ?

R. Oui, ils sont en voie de préparation, et en particulier les tableaux No 8 et No 10, ainsi que les états, récapitulation, feuilles de balance et résumés qui doivent être attachés aux différents tableaux.

Parmi les états, que j'ai transmis à la Commission, se trouve la pièce B, qui contient le détail des montants requis pour payer les balances restant encore dues par le gouvernement, sur le prix d'achat des terrains et des propriétés qui avaient été acquis pour l'usage des deux sections du chemin de fer, avant le quatre de mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), date de la vente des deux sections du chemin de fer. Le montant de cet état est de cent quatre-vingt-dix-neuf mille sept cent trente-sept piastres et trente centins (\$199,137.30), et il est compris dans les crédits qui ont été votés par la chambre d'assemblée dans l'Acte des subsides, 45 Victoria, Chap. 1er, dernier item de la cédule B, statut de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

La pièce C contient le détail des montants requis pour payer les balances restant dues sur le prix d'achat des terrains et propriétés acquis pour l'usage des deux sections de chemin de fer, avant le 4 mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882). Le montant de cet état s'élève à cent quatre-vingt-dix-neuf mille, six cent vingt-cinq piastres

et cinquante-neuf centins (199,625.59), dont partie est comprise dans le montant de l'état précédent. Ces cent quatre-vingt-dix-neuf mille, six cent vingt-cinq piastres et cinquante-neuf centins (\$199,625.59) ont été votés dans l'acte des subsides, 46 Victoria, chapitre 1er, item deux cent quatre, de la cédule B, du statut de mil huit cent quatre-vingt-trois (1883).

La troisième pièce D contient le détail des balances restant dues encore par le gouvernement sur le prix d'achat des terrains et propriétés acquis pour l'usage des deux sections du chemin de fer, avant le 4 de mars, mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), date de la vente. Le montant de cet état s'élève à cent quatre-vingt-dix-neuf mille, quatre cent soixante et quinze piastres et cinquante centins (\$199,475.50), dont partie est comprise déjà dans le montant des états précédents marqués B et C. Ces cent quatre-vingt-dix-neuf mille quatre cent soixante et quinze mille piastres et cinquante centins (\$199,475.50), sont compris dans l'acte des subsides, 47 Victoria, chapitre 1 item cent soixante et treize de la cédule B; statut de mil huit cent quatre-vingt quatre (1884).

La pièce E contient le détail des montants requis pour payer les balances encore dues sur le prix d'achat des terrains et propriétés acquis pour l'usage des deux sections du chemin avant le 4 de mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882). Cet état s'élève à quarante six mille neuf cent vingt-cinq (\$46,925.00), dont partie est comprise dans les montants des états précédents. Ces quarante-six mille neuf cent vingt-cinq piastres (\$46.925,00) forment la balance restant due (en capital et intérêts calculés en partie) sur les montants payables sur les prix d'achat des propriétés désignées dans ces différents états. Ces quarante six mille neuf cent vingt-cinq piastres (\$46,925.000) ont été votées dans l'acte des subsides 48 Victoria, chap. I, item cent soixante et quinze, de la cédule B, du Statut de mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885).

Avec ces quatre derniers états, je produis la copie d'une lettre marquée pièce F, adressée à l'honorable S. J. C. Wurtele, alors trésorier Provincial, le premier mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), par l'assistant-secrétaire du département des chemins de fer. Cette lettre contient le détail des montants alors requis par le département pour payer certains items de dépenses aux comptes de construction, de contingents etc, jusqu'au trente juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882). Cette lettre peut servir d'information à cette commission, mais elle n'implique pas nécessairement que les montants, marqués en cette lettre, aient été votés en entier par la chambre dans les subsides de cette année là.

Je produis également les pièces suivantes, marquées G. H. I. J. K. Les quatre premières sont des copies d'actes d'achat de terrains, requis pour l'usage du chemin de fer sur la ferme Gale et Hochelaga.

La pièce marquée K est la copie d'une quittance consentie par Madame J. A. Copineau à l'honorable H. G. Joly, alors commissaire des Travaux publics et des chemins de fer, en date du vingt-cinq avril,

mil huit cent soixante et dix-neuf, passée devant Mtre. Brault, notaire, et portant une extension de temps accordée au gouvernement pour le paiement d'une somme de quarante-cinq mille piastres (\$45,000), balance due sur le prix d'achat de la propriété "Bellerive à Montréal."

J'ai aussi produit le dossier concernant l'affaire des *nut locks* (serre-noix), lequel comprend la correspondance et les rapports, se rattachant à cette affaire, que j'ai pu jusqu'à présent trouver dans les archives du Département.

Je constate que le document, marqué no. 75, des papiers sessionels de la Chambre d'Assemblée, a été produit en chambre le vingt-huit avril, mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885). Ce document a été mis devant la chambre par le Département des chemins de fer. Il contient la réponse à une adresse de la chambre en date du dix-huit mars mil-huit cent quatre-vingt-cinq (1885), qui demandait de faire connaître le montant total payé par le gouvernement pour les embranchements de Berthier et Joliette, et aussi de produire les comptes des rails et traverses et autres, articles d'équipement ou matériaux fournis et prêtés par le gouvernement pour la construction des embranchements de Ste. Thérèse, Berthier et Joliette. Cette réponse donne la valeur de ces articles et la date de leur remboursement à la Province.

Les tableaux que j'ai produits devant cette commission, aussi bien que ceux qui me restent à produire, ont été préparés par le comptable du Département, monsieur J. M. Murphy, sous ma surveillance et d'après mes indications, ils ont été révisés par moi, et, au meilleur de ma connaissance, ils doivent être corrects, de même que les états, récapitulations, feuilles de balance et résumés qui les accompagnent.

Q. N'est-ce pas la même chose pour la lettre explicative que vous avez aussi produite devant cette commission ?

R. Oui, cette lettre est officielle et conforme aux faits. Cette pièce, A est en grande partie basée sur le tableau No. 1 qu'elle explique. Elle donne aussi d'autres renseignements sur la demande qui en a été faite au département par la commission.

Q. Quand vous dites que ces tableaux sont corrects, vous entendez dire par là, qu'ils sont conformes à tous les documents, livres ou registres que vous avez entre les mains ?

R. Oui, ces tableaux, états etc, sont tirés des livres du comptable du département et des registres de l'ex-administration, ainsi que des pièces justificatives qui sont déposées, et dont ces tableaux, états, etc, sont des extraits fidèles.

Et, advenant une heure de l'après-midi, la présente déposition est ajournée à deux heures.

Advenant deux heures de l'après-midi, la présente déposition est continuée comme suit :

Q. Veuillez dire comment était organisé le Département, qui était sous le contrôle des ex-commissaires et comment se faisaient les paiements etc ?

R. Trois commissaires avaient été nommés : les honorables Malhiot, Irvine et Chinic, par le gouvernement, en mil huit cent soixante et seize

(1876), en janvier, je crois, mais certainement dans les premiers mois de, l'hiver de mil huit cent soixante et seize (1876), conformément au statut 39 Vict. chapitre deux (2) qui a rapport à la construction du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Les sommes, qui ont été payées sur l'ordre de ces commissaires depuis leur installation jusqu'à l'époque où le commissaire des Travaux Publics a été investi, par un acte de la Législature, de tous les pouvoirs qu'ils exerçaient, c'est-à-dire dans l'été de mil huit cent soixante et dix-huit (1878), ont été tirées du Trésor Provincial sur leurs réquisitions. Ces sommes avaient été mises à leur disposition pour effectuer les différents paiements, qu'ils jugeaient à propos de faire, en rapport avec la construction des deux sections du chemin de fer. Ces paiements se faisaient au moyen de leurs chèques officiels, signés par deux des commissaires, ou par les trois, sur les fonds mis à leur crédit dans une banque. Ces chèques étaient faits payables à l'ordre des personnes désignées dans les minutes de la commission, et inscrits dans le livre de caisse où sont consignés tous ces paiements. En outre le comptable de la commission tenait un jeu de livres complet (journal, grand-livre, comptes personnels, etc.) dans lesquels étaient entrées toutes les opérations financières faites par les commissaires.

Q. Durant l'existence de cette commission, y a-t-il eu des revenus de perçus sur le chemin de fer ?

R. Je ne crois pas qu'aucun revenu ait été perçu par les commissaires durant le temps de leur office.

Q. Le chemin ne pouvait pas être exploité alors ?

R. Il n'était pas alors en exploitation pour le compte du gouvernement, et n'a été exploité par ce dernier, qu'après que la commission eût cessé d'exister.

Q. Les profits appartenaient-ils dans le temps aux entrepreneurs ?

R. Oui, le chemin de fer était exploité par les entrepreneurs pendant qu'ils étaient à le construire.

Il n'y avait pas d'exploitation possible ?

R. Il y avait une exploitation qui se faisait par et pour le compte des entrepreneurs, sur les deux sections, respectivement.

Q. Depuis la disparition de cette commission, comment fonctionne le département des chemins de fer, et comment sont payés les deniers ?

R. Lorsque le ministre des travaux publics, en mil huit cent soixante et dix-huit (1878), a été investi de tous les pouvoirs des trois commissaires du chemin de fer, les paiements se faisaient de la même manière au moyen de fonds mis par le trésorier à la disposition du ministre des travaux publics, et ensuite, du Commissaire des chemins de fer, et par des chèques signés par le ministre, à l'ordre des personnes ayant droit de recevoir les montants. Je dois ajouter que les sommes mises à la disposition du Ministre des Travaux Publics et du Commissaire des chemins de fer, l'étaient généralement par des ordres en conseil, dans lesquels était indiquée la nature des paiements, qui devaient être faits.

Q. Quand le gouvernement a-t-il commencé à exploiter le chemin de fer ?

R. Le gouvernement est entré en possession de la Section-Est le quinze de janvier mil huit cent quatre-vingt (1880), et de la Section-Ouest, le premier septembre mil huit cent soixante et dix-huit (1878).

Q. Comment se faisait l'exploitation au nom du gouvernement, quand le gouvernement a pris possession du chemin de fer ? Y-a-t-il eu des surintendants de nommés ?

R. Il y avait deux surintendants : messieurs C. A. Scott et J. T. Prince, monsieur C. A. Scott était le surintendant de la section Ouest, et monsieur J. T. Prince celui de la section Est. Ils étaient chargés d'exploiter le chemin de fer pour le compte et au profit du gouvernement

Q. Tous les profits qu'ils retiraient de cette exploitation étaient-ils déposés au crédit du Trésorier Provincial ?

R. Je crois que tous, ou à peu près tous les profits étaient déposés en banque par les deux surintendants, au crédit du Trésorier Provincial, et, lorsqu'ils avaient des paiements à faire pour frais de construction ou d'exploitation, les fonds leur étaient fournis par le Département des Travaux Publics et des chemins de fer, au moyen de réquisitions ministérielles et d'ordres en conseil passés à cet effet.

Q. Les réquisitions étaient faites par eux ?

R. Oui.

Q. Et sur leurs réquisitions des ordres en conseil étaient passés en conséquence ?

R. Oui ; quelquefois, cependant le Trésor mettait des fonds à la disposition du commissaire des chemins de fer, sur les réquisitions de ce dernier, basées sur celles de l'un ou de l'autre des surintendants.

Q. Cela a duré jusqu'à la nomination de monsieur Sénécal comme surintendant ?

Q. Oui, ce système a duré jusqu'au premier de mars mil huit cent quatre-vingt (1880) pour les deux sections.

Q. Quels étaient les rapports entre les deux départements, le Département du Trésor et le Département des Travaux Publics et Chemins de Fer ?

R. Le Trésorier mettait à la disposition du Département des Chemins de Fer les sommes qui lui étaient demandées sur une réquisition du ministre, quant aux sommes exigées pour fins de l'exploitation dans les réquisitions du surintendant général, et les paiements relatifs aux dépenses de construction étaient au préalable généralement autorisés par un ordre-en-conseil.

Q. Tout ce qui provenait de l'exploitation comme recettes du chemin de fer passait-il entre les mains du surintendant ? Savez-vous où étaient déposés ces deniers ?

Q. Ils étaient déposés par l'un des officiers employés dans les bureaux du surintendant, c'est-à-dire par le comptable ou l'assistant-comptable, ou par l'auditeur au crédit du trésorier de la Province. Je ne suis pas en état de donner plus de renseignements à ce sujet, parceque je n'étais pas dans ces bureaux-là. M. Sénécal a commencé à agir comme surinten-

dant-général pour les deux sections du chemin de fer, le premier de mars mil huit cent quatre-vingt (1880), et conformément à des ordres en conseil, qui ont été passés à cette époque, pour la disposition des fonds provenant des revenus du chemin de fer, M. Sénécal, durant le temps de sa gestion jusqu'au trente de juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), a déposé ou fait déposer en banque, au crédit du Trésorier Provincial, la totalité des fonds provenant des revenus (moins certaines dépenses courantes d'exploitation), et le bureau du Trésor a inscrit dans ses livres les fonds ainsi déposés à son crédit pour l'administration comme recettes, provenant de l'exploitation des deux sections du chemin de fer. Ce qui est établi par le tableau 9 (partie A B), que j'ai produit. Je fournirai plus tard à la commission, l'état C qui devra faire partie de ce tableau, et indiquer les montants considérés comme revenus du chemin de fer, qui ont été perçus par l'ex-administration et par le département des chemins de fer depuis le premier de janvier 1881, jusqu'au trente juin 1885.

Q. Et les frais d'exploitation, comment étaient-ils payés ?

R. Ils étaient payés du temps de l'administration de monsieur Sénécal, au moyen de réquisitions par lui adressées au ministre des Travaux Publics et ensuite au Commissaire des chemins de fer, et au moyen de réquisitions officielles faites par ce dernier sur le Trésor, ou d'Ordres-en-Conseil passés à la suite des réquisitions du surintendant-général, et le montant des fonds ainsi demandés était mis à la disposition de ce dernier, au moyen de chèques officiels faits à son ordre, mais par lui de suite endossés en faveur de la Banque. Ces chèques étaient déposés en la banque Jacques-Cartier par l'un des officiers de l'administration, au crédit du chemin de fer Q. M. O., et Occidental, tant pour dépenses de construction, que pour celles de l'exploitation, (trafic), du chemin de fer. De sorte que, lorsque le surintendant-général avait des paiements à faire, il était tenu de faire préparer des chèques sur la banque. Ces chèques étaient signés par lui-même et par le comptable ou par l'auditeur de l'administration.

Q. Qui était comptable de l'administration ?

R. Monsieur A. Louthood, maintenant décédé.

Q. Et comment était rétribué monsieur Sénécal ?

R. La rémunération de monsieur Sénécal avait été fixée, par un ordre en conseil, à un certain pourcentage sur les revenus.

Q. Comment étaient constatés les revenus du chemin de fer, et comment constatiez-vous les revenus nets, il y avait des frais d'exploitation, et il y avait des frais de construction, comment faisiez-vous la distinction et les proportions ?

R. Je ne me rappelle pas que ces distinctions aient été faites dans les livres du département, en ce qui regarde les revenus bruts et nets, provenant du chemin de fer.

Q. Les frais de construction n'étaient pas chargés au revenu ?

R. Certainement non. Les réquisitions de monsieur Sénécal mentionnaient qu'il fallait tant pour frais de construction, et tant pour frais d'exploitation, la réquisition du Commissaire des chemins de fer

sur le Trésor, ou l'ordre en Conseil était basé sur les réquisitions du Surintendant-Général. Ensuite, monsieur Sénecal appliquait l'argent qui était mis à sa disposition suivant ces réquisitions ministérielles ou ordres en Conseil. Les réquisitions du Surintendant-Général n'étaient qu'approximatives. Il était très-difficile de pouvoir dire d'avance à quel chiffre exact pourraient s'élever le coût des travaux à exécuter et les dépenses d'exploitation (trafic) à faire durant le mois, suivant la date des réquisitions du Surintendant-Général.

Q. Et c'est seulement par les réquisitions, que vous pouviez constater le coût des travaux, pour lesquels les sommes étaient demandées ?

R. Nous aurions dû être en état de constater séparément le coût des travaux et les dépenses d'exploitation (trafic), d'après les comptes-rendus par l'administration des sommes, qui avaient été mises à la disposition du Surintendant-Général, mais la distinction entre les sommes dépensées, qui devaient être chargées au compte de construction et celles qui devaient être portées à l'item des dépenses d'exploitation (trafic), n'était pas complète dans ces compte-rendus. Si monsieur le commissaire veut référer aux états et à la récapitulation D, qui se trouvent annexés au tableau no 7, il verra que cet état D contient les comptes-rendus, par monsieur Sénecal, ou par le comptable ou l'auditeur, dans son emploi, des montants qui ont été mis à sa disposition, par le département des chemins de fer, ou venant d'autres sources pour dépenses de construction et du revenu durant son administration.

Q. Quelle était l'autorité qui faisait la distinction entre la construction et l'exploitation ?

R. C'était M. Sénecal lui-même ou les officiers attachés à l'administration. Nous nous guidions d'après les réquisitions, venant de son bureau. Je dois faire remarquer que, dans le tableau no. 10 que je produirai prochainement, il y a certains montants, qui y sont portés comme non-répartis sur les deux sections.

Q. Par non-répartis, vous voulez dire que vous ne savez pas quelle partie est pour la section Ouest et quelle partie est pour la section Est ; ou, si si vous entendez-dire que certains montants n'ont pas été répartis quant à la construction et à l'exploitation ?

R. Je suppose, par exemple, que dans ces réquisitions, monsieur Sénecal, demandait soixante et quinze mille piastres (75,000) pour construction, et cinquante mille pour revenu (50,000), alors, on mettait à sa disposition une somme totale de cent vingt-cinq mille piastres (\$125,000.00) pour ces deux objets. Il pouvait arriver, dans la distribution et l'emploi de ces deniers, qu les soixante-quinze-mille piastres (75,000.00) demandées pour construction fussent dépassées, et que les cinquante mille piastres (50,000.00) demandées pour revenu, ne fussent pas entièrement dépensées, c'est-à-dire que les soixante et quinze mille piastres (\$75,000.00) demandées pour construction fussent insuffisantes, et que les cinquante mille piastres (50,000.00) pour dépenses du revenu, fussent plus que suffisantes pour les fins demandées. Alors, cela était balancé par une nouvelle réquisition qui

ajustait les comptes de dépenses faites soit pour construction, soit pour l'exploitation.

Je dois faire remarquer que les fonds qui étaient mis par le Département à la disposition de Monsieur Sénécals, soit pour dépenses de construction ou pour dépense de revenus des deux sections, l'étaient par des chèques faits à son ordre et devaient être par lui endossés, ainsi que par le comptable, monsieur Louthood, en faveur de la banque Jacques-Cartier, et déposés à cette banque au crédit du chemin de fer. Il y avait aussi à la banque, le compte de construction qui était connu dans nos livres et dans les livres de la banque comme le compte de "construction C. C." au crédit du Département des chemins de fer ou du commissaire.

Q. Les chèques mentionnaient-ils que les sommes étaient payables, soit sur la construction, soit sur le revenu ?

R. Oui, les reçus des chèques émis par le Département.

Q. Est-il jamais venu à votre connaissance, que le surintendant général ait essayé de grossir ou de diminuer les revenus nets, par exemple en grossissant les frais de construction et en les chargeant dans les frais d'exploitation, ou en grossissant les frais d'exploitation, et en les chargeant aux frais de construction ?

R. Non, je n'ai pas eu connaissance de cela.

Q. Il n'a jamais grossi ni diminué les recettes ?

Q. Non, pas que je sache positivement.

Q. Le compte de construction formait-il un compte tout-à-fait séparé ?

R. Dans nos livres, le compte était complètement séparé ; il y a le compte de construction, et celui de revenu, distinguant les montants mis à la disposition du surintendant-général, d'après ses réquisitions, et les montants payés directement par le département pour fins de construction et de l'exploitation à d'autres personnes que le surintendant ; mais comme je l'ai déjà dit, il y a des montants qui restent non répartis, parmi ceux qui ont été mis à la disposition du surintendant général ?

Q. Monsieur Sénécals avait-il intérêt à grossir les revenus, afin d'augmenter par ce moyen son salaire ?

R. Je ne le sais pas, et je n'ai aucune preuve qu'il ait agi ainsi.

Q. Avait-il intérêt à le faire ?

R. C'est possible, mais cela n'est qu'une supposition, qui n'est appuyée sur rien de positif.

Q. Mais, monsieur Sénécals avait-il intérêt à grossir les revenus afin d'augmenter son salaire ?

R. Si son salaire était un pourcentage sur les revenus, mais je n'ai aucune preuve qu'il ait eu cet intérêt, au point de chercher sciemment à tromper le département des chemins de fer.

Q. Y a-t-il jamais eu de contestation entre le département, ou le gouvernement, et le Surintendant-Général, monsieur Sénécals, sur la question de savoir si des dépenses ne devaient pas être chargées au compte du revenu plutôt qu'au compte de construction ?

R. Le département a fait des démarches, au meilleur de ma connaissance, auprès du comptable, dans le bureau de monsieur Sénécals, pour avoir la

répartition des montants, qui avaient été mis à sa disposition pour construction et exploitation (revenu), mais je ne connais pas quel a été, dans le temps, le résultat de ces démarches vu mon départ pour l'Europe en Novembre mil-huit cent quatre-vingt-un (1881). D'après ce que je vois dans les livres du département, aucune action n'a été prise à ce sujet. Comme je l'ai observé déjà, dans le grand tableau No. 10, il est fait mention des montants dépensés sur les deux sections du chemin de fer, durant l'administration de monsieur Sénécal (suivant les détails contenus dans le tableau No. 7) mais dont le total n'a pas été reparti entre l'item "construction" et l'item "revenu", non plus qu'entre les deux sections du chemin de fer, d'après l'emploi, qui en a été fait par l'administration. Nous avons fait dans nos livres la division des sommes mises à la disposition du Surintendant, durant l'administration de M. Sénécal, soit pour construction ou exploitation, (revenu), suivant les réquisitions, qu'il a faites au département, ainsi que le tout en détail, dans le tableau No. 7 (états A B, bb et C).

Q. Comment le salaire de M. Sénécal était-il payé par le département ?

R. La rémunération du Surintendant Général, M. Sénécal, était payée, au meilleur de ma connaissance, par le comptable du bureau de l'administration à Montréal.

Q. Est-ce que cela était entré dans le compte de dépenses d'exploitation, ou non ?

R. Je ne puis préciser, sans référer aux livres de la comptabilité dans mon département.

Q. Quand monsieur Sénécal a-t-il cessé d'être Surintendant Général ?

R. Il a dû cesser d'exercer la charge de surintendant-général à la date de la livraison du chemin de fer par le gouvernement à la compagnie du chemin de fer du Nord.

Q. Est-ce par résignation ou s'il a été démis ?

Q. C'est en raison de la vente du chemin de fer qu'il a dû cesser d'exercer cette charge.

Q. Vous n'avez pas vu sa résignation comme surintendant ?

R. Je n'ai pas connaissance qu'il y ait eu une résignation de donnée par lui comme surintendant du chemin de fer.

Q. Dites-vous qu'il est resté surintendant du chemin de fer jusqu'à la vente et à la livraison ?

R. Oui, jusqu'au moment de la livraison, puisque les comptes ont été rendus jusqu'à cette époque-là, et même au-delà, par les officiers dans le bureau d'administration.

Q. Les comptes-rendus étaient-ils pour des opérations antérieures ? Par la date de ces comptes était-il possible de constater, quand M. Sénécal a cessé d'exercer comme surintendant du chemin de fer du Nord ?

R. Je crois que c'est au moment même de la livraison que M. Sénécal a cessé d'agir comme surintendant. Je n'ai rien devant moi qui indique qu'il ait cessé d'exercer cette charge avant cette époque-là.

Q. Dans le tableau No. 7, il y a des items postérieurs à la vente, allant

même jusqu'au trente et un mars mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), êtes-vous en état de me dire d'où proviennent ces items, et s'ils étaient pour des opérations antérieures ?

R. Ces items étaient en règlement de comptes antérieurs au trente juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), date de la livraison du chemin de fer à la compagnie du chemin de fer du Nord.

Q. Ce tableau no 7 est-il un résumé des paiements faits par le surintendant général, et que ce dernier et ses officiers ont transmis au Département, en reddition de comptes des montants qui ont été mis à leur disposition ?

R. Oui, d'après l'état D de ce tableau no. 7.

Q. C'est une reddition de tous les comptes ?

R. Oui.

Q. Ce n'est pas un résumé fait par vous-même ?

R. C'est un résumé fait par le Département sur les pièces justificatives originales fournies par l'administration ; je parle de l'état D annexé au tableau no. 7.

Q. Entre le moment de la vente, c'est-à-dire le jour de la vente, et celui de la livraison, y-a-t-il eu un administrateur ou un surintendant nommé qui a administré le chemin de fer dans cet interval ?

R. Les mêmes officiers ont dû continuer à exercer leur charge respective.

Q. Il n'y avait pas de surintendant ?

R. Je n'étais pas ici dans le temps, étant absent en Europe, mais je sais que la plupart des officiers sont restés en charge jusqu'à la livraison de la section Est du chemin de fer, et qu'ils ont rendu leurs comptes jusqu'à cette date là.

Q. Savez-vous si le surintendant a continué d'agir comme tel ou non ?

R. Non, je ne sais pas positivement, si le surintendant a agi comme tel depuis le quatre de mars jusqu'au trente de juin 1882, date de la livraison de la section Est, mais j'ai tout lieu de croire qu'il est resté en charge jusqu'à la livraison, dans le but de compléter les opérations de comptabilité entre l'administration et le Département.

Q. De sorte que c'était M. Sénecal qui décidait, si les sommes, qu'il demandait devaient être employées pour construction ou pour exploitation.

R. C'était sur ses réquisitions qu'on se basait.

Q. Le département pouvait-il contrôler ces réquisitions, de manière à pouvoir s'en rendre compte ?

R. Je veux dire que ces réquisitions n'étaient pas faites par monsieur Sénecal, mais qu'elles étaient appuyées par les chefs de division, qui étaient à son emploi. Ainsi, le fournisseur-général, qui était monsieur Blumhart, annexait un rapport à ces réquisitions, dans lequel il disait que telle somme était requise dans son département pour approvisionnement, etc. Monsieur Peterson, l'ingénieur en chef de la division Ouest, faisait également un rapport, dans lequel il demandait une certaine somme pour frais de construction. Monsieur Light, l'ingénieur en chef de la division

Est, faisait aussi un pareil rapport. Et, il y avait aussi des rapports d'autres chefs de division, annexés à ces réquisitions, et qui constataient quels montants étaient requis, soit pour fins de construction, soit pour dépenses d'exploitation (revenu) sur les deux sections.

Q. De sorte que, d'après la nature de ces réquisitions, le département pouvait lui-même constater si le montant demandé l'était pour fins de construction ou pour frais d'exploitation ?

R. Oui.

Q. Les objets requis étaient-ils toujours suffisamment détaillés pour que vous puissiez voir à quoi devait être employé l'argent demandé ?

R. Oui, d'une manière approximative.

Q. Et quand il s'agissait d'acheter un terrain, pour les fins de construction, il y avait toujours une réquisition pour chaque individu en particulier ?

R. Il est très-rare que des deniers aient été demandés dans ces réquisitions pour achat de terrains, c'est le Département qui payait lui-même les terrains achetés pour le chemin de fer.

Q. Quant à l'administration du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, par monsieur Sénécal, quand il rendait ses comptes, ses comptes étaient-ils appuyés de pièces justificatives ?

R. Généralement.

Q. Pouviez-vous constater, si les montants avaient été payés pour les fins pour lesquelles ils avaient été demandés ?

R. J'ai déjà répondu à cette question sur une question antérieure.

Q. Y-a-t-il eu d'autres redditions de comptes par le surintendant général, que la reddition de comptes finale, dont le résumé forme l'état D, annexé au tableau no. 7 ?

R. Cet état D contient le résumé des comptes-rendus en différents temps par les officiers du bureau de l'administration au Département. Je puis dire que presque toutes les pièces justificatives des paiements faits par l'administration du chemin de fer, ont été fournies au Département, il peut y avoir eu quelques omissions.

Q. Graves ou légères ?

R. Pas en grand nombre.

Q. Sont-ce des omissions importantes ?

R. Je n'ai pas constaté la chose, vu que je n'ai pas encore pu en faire la vérification.

Q. Presque tous les comptes payés par le surintendant ont-ils été rapportés au Département ? C'est de ces comptes-là, dont je vous parle, c'est-à-dire des comptes que le surintendant aurait payés ?

R. Je fais allusion aux pièces justificatives des paiements, qui ont été faits par le surintendant, et aux reçus qu'il a pris de ces paiements. Je dis qu'ils ont presque tous été fournis au Département. Il y a des omissions peu nombreuses, mais je n'ai pas encore vérifié, ni leur importance, ni leur nombre.

Q. On a prétendu qu'au moment de la vente, le surintendant avait

accumulé des approvisionnements dans les magasins ou dépôts du chemin, êtes-vous en état de dire si cela est vrai ?

R. Je n'ai aucune information là-dessus. Les approvisionnements en magasin, avant la livraison du chemin de fer, ont dû être repartis entre les deux compagnies acquéreurs du chemin de fer, suivant le contrat de vente du quatre de mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), à la suite de l'inventaire et du partage qui ont été faits de ces approvisionnements et du matériel roulant, etc., par monsieur A. Davis, entre les deux compagnies.

Q. Quand y a-t-il eu un inventaire de fait ?

R. Il a été fait après le quatre de mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et avant la livraison du chemin de fer. La cédule annexée au contrat de vente ne mentionne pas les approvisionnements, mais elle mentionne le matériel roulant.

Q. Quant aux approvisionnements, vous dites qu'ils ont été inventoriés subséquemment ?

R. Oui, l'inventaire en a été fait par monsieur Davis, qui les a partagés entre les deux compagnies, suivant les contrats du 4 mars 1882.

Q. Quelles étaient les fonctions de monsieur Davis ?

R. Monsieur Davis était ce qu'on appelle " chef des machines ou de la mécanique. "

Q. Cet inventaire n'est pas au département ?

R. Non.

Q. Voulez-vous référer au tableau No. 9. On voit dans ce tableau un item de quarante mille cent trente-huit piastres et vingt et un centius (40,138.21), intitulé comme suit : " Remise au revenu par construction " voulez-vous expliquer cela ?

R. C'est-à-dire que cet item-là avait d'abord été chargé à la construction du chemin de fer, mais, après vérification, il a été ensuite imputé au " Revenu ", d'après le compte-rendu fait par le surintendant, qui était M. Scott dans le temps. Le comptable du Département sera en état de vous renseigner d'une manière plus précise sur ce point.

Q. Êtes-vous en état de dire, si monsieur Sénécal a retiré exactement son salaire ou s'il a retiré plus ?

R. Je me rappelle, que sur une adresse ou un ordre de la chambre d'Assemblée à ce sujet, il y a eu une réponse de produite en chambre, constatant, que le surintendant général avait dû recevoir jusqu'alors moins que ce qu'il avait droit d'avoir pour sa commission sur les revenus nets du chemin de fer.

Q. Pourriez-vous indiquer exactement cette adresse et la date à laquelle elle a été votée ?

R. Ça doit-être durant la session de mil huit cent quatre-vingt-un, ou de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882.)

Q. Comment l'embranchement de Berthier a-t-il été construit ?

R. L'embranchement de Berthier a été construit par monsieur L. A. Roberge, à ses frais et périls, et le gouvernement a ensuite acheté cet embranchement, en vertu d'un ordre en conseil, lequel a été ensuite sanction-

né par la législature, qui a statué que cet embranchement ferait partie du chemin de fer.

Q. Quel a été le prix d'achat de cet embranchement ?

R. Le prix fixe par l'ordre en conseil était de vingt-neuf mille piastres (29,000).

Q. Est-ce que le gouvernement a payé à monsieur Roberge, en argent, vingt deux mille neuf cent vingt-neuf piastres et quatre-vingt-treize centins (22,929.93) ?

R. Le gouvernement a payé partie à monsieur Roberge, et partie pour achat du droit de passage sur un terrain, lequel, je crois, était la propriété de monsieur Tranchemontagne.

Q. Le gouvernement n'a-t-il retenu sur le prix que la somme de mille cent cinquante piastres (1,150.00) pour compléter les travaux ?

R. Oui.

Q. Le gouvernement a-t-il retenu aussi la somme de quatre mille neuf cent vingt piastres et sept centins (\$4,920.07) ?

R. Les quatre mille neuf cent vingt piastres et sept centins étaient pour se rembourser du matériel roulant fourni sur l'embranchement de Berthier.

Q. Est-il à votre connaissance que le gouvernement ait fourni autre chose ?

R. Non.

Q. Il n'y a aucun document, ni aucune pièce démontrant que le gouvernement ait fourni autre chose ?

R. Je ne puis préciser davantage pour l'embranchement de Berthier.

Q. Les travaux à faire étaient évalués par monsieur Light ?

R. La balance, des travaux qui restaient à compléter, a été évaluée par monsieur Light. Quant au matériel roulant, la quantité du matériel, fourni à cet embranchement par le gouvernement, est détaillée dans l'état marqué A, annexé à la réponse à l'adresse qui a été préparée par moi-même, mais il n'y a pas de valeur donnée à ce matériel roulant dans cet état-là.

Q. Et tant qu'à l'embranchement de Joliette ?

R. Je vous réfère à tous les renseignements contenus dans la réponse à l'adresse dont je viens de parler, relativement à l'embranchement de Joliette. Tous les détails contenus dans cette réponse sont exacts et tirés des livres de comptabilité et des pièces originales déposées dans le département.

Q. Est-ce que vous connaissez quelque autre avance qui ait été faite par le gouvernement sur l'embranchement de Joliette, en dehors de ce qui est mentionné dans cette réponse là, sur les trois sections de l'embranchement de Joliette ?

R. Je n'en connais pas d'autre que celle constatée dans la réponse à l'adresse en question (document sessionnel No 75).

Q. D'après le document no 75, tout ce que le gouvernement a fourni en fait de matériel roulant, etc., à la compagnie du chemin de fer St-Eustache, s'y trouve, n'est-ce pas, désigné comme se montant à une somme de quatre-vingts piastres et huit centins (\$80.08) ?

R. Oui, jusqu'à concurrence de quatre-vingt piastres et huit centins (\$80,08) de balance.

Q. Vous dites en cette réponse que votre département a fait demande à la compagnie de St-Eustache de cette somme?

R. Oui, une lettre officielle a été adressée au président de la compagnie, à l'effet d'obtenir le paiement de cette balance, mais aucune réponse n'a encore été reçue au département.

Q. Avez-vous des documents dans le département, au sujet de la ligne de St-Lin, et savez-vous, si le gouvernement a contribué pour quelque chose à cette ligne?

R. Je n'ai aucune connaissance, que le gouvernement ait contribué à la construction de la ligne de St-Lin, autrement que par des subventions accordées par la Législature.

Advenant cinq heures de l'après-midi, la présente déposition est ajournée au lendemain, vingt-quatre septembre.

Advenant le vingt-quatrième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt cinq, à dix heures de l'avant-midi, la présente déposition est continuée comme suit ;

Q. Voulez-vous donner des détails plus complets que ceux que vous avez donnés, hier, sur la comptabilité organisée dans votre département, en rapport avec l'administration du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa & Occidental ?

R. Un ordre en conseil, dont je produis une copie devant cette commission, portant le numéro cent vingt-neuf (129), en date du vingt-quatre mars mil huit cent quatre-vingt (1880), a été passé sur la recommandation du Commissaire des Travaux Publics et des chemins de fer, plaçant sous un même contrôle les deux divisions du chemin de fer de Q. M. O. & Occidental, ainsi que toutes les dépenses encourues pour son maintien, et les recettes totales provenant de son exploitation, et ce, pour assurer la régularité des opérations financières en rapport avec le chemin de fer.

Cet ordre en conseil annule celui qui a été passé sous le numéro dix-sept (17), le seize janvier mil huit cent quatre-vingt (1880), en ce qui concerne les dispositions de ce dernier ordre en conseil qui règlent le mode de perception des recettes, et le mode de paiement des dépenses relatives à la division Est. Cet ordre en conseil, no. 129, décrète aussi que l'ordre en conseil numéro (5), en date du huit janvier mil huit cent soixante et dix-neuf (1879), s'appliquera à cette dernière section aussi bien qu'à la division Ouest, en ce qui a trait aux dispositions relatives aux dépenses et aux recettes de l'exploitation de la ligne. Par cette ordre en conseil, no. 12, tous les revenus, perçus sur le chemin de fer, devaient être à l'avenir journellement déposés, en la banque de Montréal, au crédit du Trésorier de la Province, pour y être inscrits au titre du "chemin de Q. M. O. & O compte du revenu".

Le surintendant général demeurerait tenu à l'accomplissement de tous les devoirs, qui étaient assignés au surintendant de la division Ouest,

par l'ordre en conseil précité, en date du huit janvier mil huit cent soixante et dix-neuf.

J'ai dit, hier, dans ma déposition, que M. Sénécal avait été nommé surintendant général du chemin Q. M. O. & O. pour les deux divisions, par un ordre en conseil, en date du vingt-huit février mil huit cent quatre-vingt (1880), et qu'il est entré en fonction le premier de mars mil huit cent quatre-vingt (1880).

Le même jour, le vingt-huit février mil huit cent quatre-vingt (1880), des instructions ont été envoyées à monsieur Sénécal, par le département, d'après les ordres du Commissaire des Travaux Publics et des chemins de fer. Il était d'abord informé qu'il avait été nommé surintendant-général, en vertu de l'ordre-en-Conseil en question, et qu'en même temps que lui, avaient été nommés, en vertu du même ordre en conseil, monsieur Walter Shanley, ingénieur civil, de Montréal, comme commissaire-général du chemin de fer, et messieurs C. A. Scott et J. T. Prince, le premier comme assistant-surintendant de la division de Québec, et le deuxième comme assistant-surintendant de la division de Montréal ; que monsieur J.-B. Labelle était nommé, aussi le même jour, agent général des passagers sur les deux divisions ; ces deux divisions, aux termes de l'ordre en conseil du vingt-huit février, étant réunies en une seule, dans le but d'établir un système uniforme pour l'exploitation du chemin de fer, et de s'assurer la plus grande somme de bénéfices possibles pour l'avantage de la Province. Dans ces instructions il est dit : que monsieur Sénécal recevrait une commission de deux et demi ($2\frac{1}{2}$) par cent sur les profits nets, réalisés par l'exploitation du chemin de fer, et cela, à compter du premier de mars mil huit cent quatre-vingt.

Suivant les dispositions de cet ordre-en-conseil du vingt-huit février 1880, monsieur Sénécal était également prévenu d'entrer en fonctions et de se consulter avec le commissaire-général, afin de déterminer le mode et l'étendue de ses attributions et de ses devoirs, comme surintendant-général, et dans le but d'assigner à chacun des employés sur la ligne du chemin de fer, les devoirs qu'ils avaient à remplir respectivement.

Dans ces instructions, monsieur Sénécal est averti que jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, les règles établies touchant la comptabilité, l'audition des comptes, les dépôts en banque et les remises des sommes provenant de l'exploitation du chemin de fer, ainsi que les dépenses de l'administration et les rapports à faire au gouvernement, demeureraient en vigueur, et seraient mises à effet en la manière suivie jusqu'à la date de ces instructions-là.

Je dirai qu'à la suite de ces instructions, monsieur Shanley et monsieur Sénécal ont eu des consultations ensemble, relativement aux devoirs et aux attributions que le Surintendant-Général devait avoir, ainsi que les employés de l'administration, respectivement, et que monsieur Shanley a transmis dans le temps un rapport au Commissaire des Travaux Publics et des chemins de fer à ce sujet.

Q. Avez-vous ce rapport ?

R. Je ne l'ai pas dans le moment, je le produirai plus tard avec les détails qui s'y rattachent.

Un ordre en conseil a été passé ensuite le trois septembre mil huit cent quatre-vingt (1880), sous le numéro trois cent trente-un (331), lequel, sur la recommandation du Surintendant-Général, appuyé par le commissaire général, monsieur Walter Shanley, nommait monsieur Louthood, chef de la comptabilité dans les bureaux du Surintendant-Général.

Cette nomination datait du premier de septembre mil huit cent quatre-vingt (1880). Monsieur Louthood devait, en cette qualité, exercer les devoirs que le Surintendant-Général jugerait à propos de lui assigner. Pour arriver au but que le Surintendant-Général se proposait dans sa recommandation, monsieur Louthood devait en même temps remplir les fonctions de secrétaire du Surintendant-Général, et demeurer sous le contrôle de ce dernier, en sa double qualité de comptable et de secrétaire.

Comme M. le Commissaire le voit, l'ordre en conseil, numéro cent-vingt-neuf (129), fait allusion à deux autres ordres en conseil, qui sont annulés ou amendés en partie par celui passé en dernier lieu. Ces deux premiers ordres en conseil avaient été passés dans le but d'établir une comptabilité entre les deux surintendants généraux, MM. Scott et Prince, qui avaient précédé M. Sénécal dans l'administration des deux sections du chemin de fer. C'est le même système, qui a été suivi après la nomination de M. Sénécal, ou à peu de chose près.

En vertu des dispositions de ces ordres en conseil, toutes les recettes provenant de l'exploitation, et les revenus du chemin de fer sur les deux sections; devaient être journellement déposés en banque à Montréal, au crédit de l'honorable Trésorier, par les officiers en charge de la comptabilité de l'administration, probablement par le comptable ou l'auditeur.

Les fonds ainsi déposés en banque restaient à la disposition de l'honorable Trésorier Provincial, et étaient versés dans le fonds consolidé des chemins de fer au compte du "Revenu".

Le bureau de la comptabilité de l'administration envoyait des certificats au bureau du Trésorier, constatant les montants qui étaient ainsi déposés en banque au crédit du Trésorier.

Q. Les deniers perçus à chaque station, où allaient-ils ?

R. Les deniers perçus sur la ligne à chaque station étaient transmis au bureau général de l'administration, à Montréal.

Q. Ces deniers étaient-ils envoyés à l'adresse du comptable ?

R. Ces deniers étaient envoyés au bureau de la comptabilité de l'administration à Montréal.

Q. Le surintendant avait-il quelque chose à voir à cela ?

R. Le surintendant avait son contrôle à exercer, mais il ne touchait aucun fond.

Q. qui faisait les dépôts en banque tous les jours ?

R. Un employé de la comptabilité dans le bureau de l'administration à Montréal. Des bulletins de dépôts étaient transmis aux départements du trésor et des chemins de fer.

Q. Alors le département des chemins de fer savait quel était le montant déposé au crédit du Trésorier de la Province ?

R. Certainement, et nous pouvions avoir accès aux livres de comptabilité dans le département du trésor.

Q. Vous le saviez généralement ?

R. Généralement, on pouvait le savoir.

Q. Pour ce qui concerne les paiements, quel mode suiviez-vous ?

R. En ce qui concerne les paiements, voici quel était le mode suivi : comme je l'ai déjà dit, le surintendant-général, d'après les instructions écrites qui lui avaient été adressées dans le temps, sur l'ordre de l'honorable Commissaire des Travaux publics et chemins de fer, devait présenter, chaque mois, au commissaire, des réquisitions dans lesquelles seraient inscrits les montants approximatifs, requis par l'administration pour frais de construction et pour frais d'exploitation du chemin de fer dans le cours du mois.

Ces réquisitions devaient être appuyés par des rapports et certificats des chefs de service, attachés au bureau de l'administration générale.

Je produis une copie certifiée d'une de ces réquisitions en date du vingt-cinq avril mil huit cent quatre-vingt-un, comme modèle des autres, qui ont été ordinairement présentées au département des travaux publics et chemins de fer dans le cours de l'administration de monsieur Sénécal.

Q. Je vois que cette réquisition n'est pas signée par monsieur Sénécal ?

R. Non, elle est signée par monsieur Louthood, comptable. Je crois qu'il y en a qui sont signées par monsieur Sénécal ; j'en trouverai une et je la produirai.

Q. Il y alors des réquisitions qui ont été faites par M. Louthood, au lieu de M. Sénécal ?

R. M. Sénécal n'a pas signé celle-ci ; la signature a été oubliée probablement, il y en a d'autres qui ont été signées par lui.

Cette réquisition, en date du vingt-cinq avril, contient l'état des montants requis pour solder les rôles de paie et les comptes courants, avec les montants dus aux entrepreneurs pour le mois d'avril alors courant, suivant les réquisitions fournies par les chefs de Département annexées à cette réquisition générale du 25 avril 1881.

Cette réquisition comporte qu'une somme de quarante-quatre mille sept cent quarante piastres est requise pour dépenses de construction, et une autre somme de quatre vingt-dix-huit mille sept cent vingt piastres et cinquante centins (\$98,720.50) est requise pour frais d'exploitation du chemin de fer, formant un total à solder, à cette époque là, de cent quarante-trois mille quatre cent soixante piastres et cinquante centins (143,400.50).

Cette réquisition est appuyée des rapports, premièrement de M. C,

A. Scott, assistant surintendant, qui demande une somme de vingt-sept mille quatre-vingt-quinze piastres et cinquante centins (27,095.50) pour les fins de trafic; deuxièmement de M. Shackell, auditeur, qui demande huit mille piastres (\$8000.00) pour le Département de l'auditeur; troisièmement de M. J. T. Prince, agent général du trafic, et qui demande cinq mille piastres (\$5000.00) pour le Département du fret; quatrièmement de M. A. L. Light, ingénieur en chef du gouvernement qui demande cinq mille cinq cent piastres (\$5,500.00) pour frais imprévisibles au revenu, et cinq mille huit cent quarante piastres (\$5,840.00) au compte de construction, formant en tout onze mille trois cent quatre-vingt-dix piastres (\$11,390.00); cinquièmement de M. Peterson, ingénieur en chef de la division Ouest qui demande sept mille piastres (\$7,000.00) pour les gages des ouvriers, et quinze mille (\$15,000.00) en règlement d'autres comptes, en tout vingt-deux mille piastres (\$22,000.00) dont la proportion approximative est comme suit; quatorze mille piastres au compte de construction et huit mille piastres (\$8,000.00) au compte du revenu; sixièmement de M. W. E. Blumhart, fournisseur général, qui demande sept cent vingt-cinq piastres (\$725.00) pour solder les dépenses de son Département pour le mois d'avril mil huit cent quatre-vingt-un (1881), septièmement de M. A. Davis, le surintendant des machines, qui demande une somme de cinquante-quatre mille cinq cents piastres (\$54,500.00) approximativement pour régler les rôles de paie de son Département pour le mois d'avril mil huit cent quatre-vingt-un (1881), et dont les montants se subdivisent comme suit: vingt-quatre mille huit cent piastres (\$24,800.00) au compte de construction, et le surplus pour solder des comptes à charger au trafic, au Département des machines et à l'achat du combustible.

Q. Toutes les réquisitions étaient dans ce genre-là?

R. Oui, c'étaient des estimations approximatives des montants, que le Surintendant-Général et les chefs de service transmettaient au département, avant d'avoir les fonds nécessaires pour solder les comptes courants, à charger soit à la construction, soit comme frais d'exploitation du chemin de fer, et chacune de ces réquisitions était appuyée d'un état détaillé préparé par les chefs de service.

Q. Qu'est-ce qu'on faisait de ces réquisitions ainsi transmises au département des chemins de fer?

R. Ces réquisitions, une fois entrées dans les mains du ministre, servaient de base à des réquisitions sur le Trésor Provincial, ou à des ordres en conseil, qui étaient passés dans le but de mettre les sommes mentionnées dans ces réquisitions à la disposition du commissaire des chemins de fer. Quand ces réquisitions lui parvenaient ou que ces ordres en conseil étaient passés, le Trésorier, sur réception de traites à lui adressées par le département des chemins de fer, mettaient les fonds mentionnés dans les réquisitions et ordres en conseil, à la disposition du Commissaire des chemins de fer, au moyen de chèques à l'ordre de ce dernier sur une banque incorporée. Les chèques du Trésorier (couvrant les montants requis pour construction) étaient ensuite

endossés par le Commissaire des chemins de fer à l'ordre de la banque Jacques-Cartier, et étaient transmis à cette banque, qui avait ordre d'ouvrir dans ses livres un crédit au nom du Commissaire des chemins de fer, au compte de construction. Quant aux chèques du Trésor, (couvrant les montants requis pour fins d'exploitation-revenu) ils étaient transmis directement par le département des chemins de fer au Surintendant-Général, après avoir été endossés à l'ordre de ce dernier par le Commissaire des chemins de fer, et, sur remise de ces chèques, monsieur Sénécal nous mettait en mains ses reçus en duplicata pour les montants par lui ainsi touchés pour fins d'exploitation. Je dois dire que, quelquefois, dans le même ordre en conseil, où il était question des réquisitions du Surintendant-Général, le département faisait demande d'autres fonds pour fins de construction, dont le Commissaire jugeait avoir besoin pour paiements à faire par le département directement à d'autres personnes.

Q. Sans estimations du surintendant ?

R. Oui, sans estimations du surintendant. Tous les fonds remis au commissaire des chemins de fer, au moyen de chèques du Trésor, pour fins de construction, étaient déposés à la banque Jacques-Cartier au crédit du commissaire, et la banque ouvrait un compte dans ses livres au nom du commissaire des chemins de fer, sous le titre de "compte de construction C. C". Quant à la partie de ces fonds ainsi déposés en banque, qui représentait les montants demandés par la réquisition du surintendant-général pour fins de construction, un chèque officiel était préparé dans le département pour les montants ainsi demandés par le surintendant-général qui, sur réception de ce chèque, aussi bien que des chèques du Trésor, qu'il recevait directement du département des chemins de fer, pour fins d'exploitation "revenu", était tenu, en vertu des instructions qu'il avait reçues du commissaire, de les endosser et de les faire contresigner par le comptable ou par l'auditeur du bureau de l'administration du chemin de fer, en faveur de la Banque Jacques-Cartier, et ces chèques étaient ensuite déposés à la banque, au crédit du chemin de fer, pour les fins demandées par l'administration. Sur les fonds ainsi déposés à la banque, l'administration avait pour règle presque générale de faire les paiements, qui étaient jugés nécessaires, soit pour fins de construction ou pour frais d'exploitation, suivant les termes des réquisitions adressées au Commissaire des Travaux Publics et des chemins de fer, par des chèques sur la banque Jacques-Cartier, à l'ordre des personnes autorisées à recevoir ces paiements, après que ces chèques eussent été signés par le Surintendant-Général et contresignés par le comptable ou par l'auditeur.

J'ai dit, hier, dans ma déposition, que les montants dépensés par l'administration à même les fonds mis à sa disposition sur ses réquisitions, pouvaient dépasser le chiffre fixé pour fins de construction ou celui fixé pour frais d'exploitation dans ces réquisitions. Je dois ajouter que les deux montants demandés pour construction et pour revenu

pouvaient également n'être pas complètement dépensés, mais dans tous les cas le Surintendant-Général ne devait pas dépasser le total des montants, qui étaient mis à sa disposition par le département pour fins de construction et pour frais d'exploitation.

Comme je l'ai dit, hier, les différences restant à payer, soit pour construction, soit pour "revenu", étaient comprises dans les réquisitions subséquentes, de manière à ce que les comptes courants fussent toujours liquidés. Ces différences s'expliquent par le fait que les réquisitions étaient faites d'une manière approximative, le Surintendant-Général rendait ensuite compte au département de tous les deniers mis à sa disposition, tant pour fins de construction que pour frais d'exploitation.

Q. Et vous pouviez alors constater quels montants avaient été employés pour fins de construction, et quels montants avaient été employés pour frais d'exploitation ?

R. D'après les comptes-rendus et les états de comptes fournis au département par la comptabilité des bureaux du Surintendant-Général, le département n'a pas été en mesure d'entrer dans ses livres la proportion exacte des dépenses faites par l'administration à même les fonds mis à la disposition du Surintendant, et à être chargées tant au compte de construction qu'au compte du revenu. Le Surintendant a fourni en outre, au département la plupart des pièces justificatives des paiements qu'il avait ainsi faits.

Q. Ces pièces justificatives sont-elles encore en votre possession au Département ?

R. J'ai dit, hier, relativement aux pièces justificatives, qu'il en manquait quelques-unes. La chose a été constatée par le comptable du Département.

Nous avons écrit dans le temps aux officiers de l'administration du chemin de fer, quand on a constaté ces quelques omissions, avec prière d'y supplier. La réponse a été qu'on nous les fournirait aussitôt que possible. Et je suis sous l'impression que les quelques pièces qui manquent, peuvent être trouvées parmi les nombreux papiers et documents qui ont été transférés au Département des chemins de fer par le Bureau de l'administration du chemin de fer, après la vente des deux sections ou plutôt après le trente de juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), subséquemment à la livraison des deux sections du chemin de fer.

Q. Et les autres pièces, sont-elles dans votre Département ?

R. Oui, toutes les autres pièces, c'est-à-dire les papiers ou pièces justificatives transmises au Département par l'administration du chemin de fer avant le trente de juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882)

Q. En quoi consistent ces pièces justificatives, et tous ces papiers ?

R. Ils consistent en comptes, reçus, quittances, états de comptes, estimés, rapports, etc., etc.

Q. Quel en est le volume ?

R. Il y a un nombre considérable de pièces.

Je dois dire que les papiers, qui ont été ainsi transmis au Départe-

ment par l'administration du chemin de fer, ne sont pas encore tous inventoriés.

Q. Ceux qui ont été transmis depuis la livraison du chemin de fer ?

R. Oui, il en reste encore un grand nombre à mettre en ordre.

Q. Voulez-vous nous dire quel est le volume approximatif de tous ces papiers-là ? Est-ce quelque chose que vous pourriez mettre devant la Commission ?

R. Ces pièces sont très-volumineuses et comprennent aussi des estimations faites par les ingénieurs, des états de comptes et toutes les pièces qui sont en rapport avec une comptabilité aussi considérable.

Monsieur Rodier, qui était employé au département, mais qui l'a laissé, il y a quelques mois, avait été chargé par l'honorable Commissaire des chemins de fer d'alors, l'honorable monsieur Starnes, de mettre tous ces papiers en ordre et d'en faire un inventaire.

Q. Quand croyez-vous que cet inventaire soit terminé ?

R. Les employés actuels sont à compléter cet inventaire.

Q. Je suppose que c'est après que cet inventaire sera terminé que vous pourrez dire exactement quelles sont les pièces justificatives qui manqueront, et dont vous avez parlé déjà dans votre déposition ?

R. Ce n'est que lorsque cette classification sera complétée que le département pourra vérifier le nombre exact des pièces justificatives manquant, s'il en manque alors.

Q. Pouvez-vous dire quel est le volume de ces pièces ?

R. Elles peuvent remplir des boîtes, des caisses et couvrir des rayons.

Q. Pouvez-vous dire combien de temps cela prendra pour terminer l'inventaire ?

R. Pour terminer complètement l'inventaire, cela peut prendre encore trois ou quatre semaines, peut-être plus. J'ajouterai que si cet inventaire n'a pas été complète plutôt, c'est parce que le personnel restreint du département n'a pu le faire, vu les nombreuses occupations des employés du Département, qui n'ont pas eu le temps de compléter la classification de tous ces papiers.

J'ai déjà dit que certains montants dépensés par M. Sénécal, pour fins de construction, à même les fonds qui étaient mis à sa disposition par le Département, n'avaient pu être repartis entre les deux sections, de manière à faire connaître exactement la proportion dépensée pour les travaux sur chaque section.

Et, c'est à propos de cette non-répartition que j'ai dit que des démarches avaient été faites au près du bureau de l'administration du chemin de fer, pour savoir la proportion des montants à appliquer sur chaque section, vu que ces montants avaient été demandés et ensuite employés par l'administration sans mentionner la proportion exacte dépensée sur chaque section. C'est pour cette raison que le Département avait dû porter dans ses livres le total de ces sommes dépensées pour construction comme non-réparti sur deux les sections (*vide* Tableau no. 10.)

Je dois ajouter que cette non-répartition sur les deux sections, n'affecte les sommes dépensées pour frais d'exploitation, que dans une faible proportion.

Q. Vous disiez tantôt qu'il n'y avait pas d'intérêt à faire la répartition sur chaque section, quant aux frais d'exploitation ?

R. Non, il n'y avait pas à mon sens, un intérêt majeur à constater la chose.

Q. Avez-vous dit que le public pouvait avoir intérêt à connaître le coût de construction de chaque section ?

R. Le gouvernement et le public pouvaient avoir intérêt à savoir le montant dépensé en travaux sur chaque section du chemin de fer.

Q. Parce qu'il y avait deux différents contrats sur ces sections ?

R. Ce n'était pas uniquement, parce qu'il y avait deux contrats ou deux entrepreneurs, vu que ces derniers avaient alors remis le chemin au gouvernement, mais c'était pour savoir combien le gouvernement avait dépensé sur chaque section, depuis la vente, en frais de construction. Quant aux sommes qui ont été dépensées par le département, directement, sans l'intermédiaire du Surintendant-Général, nous avons toujours fait la répartition dans nos livres, de manière à montrer ce qui avait été dépensé sur chaque section séparément.

Je produis l'état marqué L, à annexer aux pièces déjà produites marquées B. C. D. E. Cet état contient le montant payé par le gouvernement à même les crédits votés par la législature, pour acquitter les balances restant encore dues sur le prix d'achat des propriétés acquises par le gouvernement sur la ligne du chemin de fer, antérieurement à la vente des deux sections du chemin de fer.

En même temps que les pièces transmises à la Commission le cinq septembre courant (1885), j'ai produit l'état des réclamations des entrepreneurs du chemin de fer, encore pendantes, soit devant les arbitres soit devant les tribunaux.

Q. Veuillez dire si les faits qui y sont mentionnés; les dates et les chiffres qui s'y trouvent sont corrects ?

R. Oui, ils sont tous exacts, et ont été pris sur les documents qui sont, en la possession du département, et ils sont faits conformément aux renseignements, en la possession du département.

Q. Avez-vous les sentences arbitrales ?

Je pourrai vous donner copie de chacune.

Q. Avez-vous les détails des réclamations ?

R. Nous ne les avons plus en la possession du Département. Les détails doivent se trouver dans les factums produits par les avocats de la Couronne devant les arbitres, et aussi dans les factums produits par les avocats des réclamants, M.M. MacDonald & McGreevy.

Q. Pouvez-vous indiquer quelques-unes des causes pour lesquelles des extras ont été réclamés par M. McGreevy, entrepreneur de la section Est ?

R. M. McGreevy, au meilleur de ma connaissance, a dû exposer les raisons des extras réclamés dans des lettres qu'il a adressées dans le temps au Département, et dont je pourrai produire copie.

Q. Il y a eu plusieurs réclamations de faites par des commerçants de foin contre l'administration du chemin de fer ?

R. Oui.

Q. Avez-vous un état de ces réclamations ?

R. Il n'est pas encore préparé, mais il pourrait l'être. Deux de ces réclamations ont été faites par M.M. Caron et Robillard. Dans ces deux affaires, il y avait eu un arbitrage, et un certain montant avait été accordé aux réclamants par les arbitres. Le gouvernement n'a cependant, payé à M.M. Caron & Robillard qu'une certaine somme sur les montants à eux accordés, à la condition qu'ils donnerait une quittance finale au gouvernement du total de leur réclamation respective. De fait, les réclamants ont signé chacun une quittance en faveur du gouvernement, mais ils ont alors protesté le gouvernement, se réservant leur recours pour le recouvrement de la balance à laquelle ils croyaient avoir droit respectivement sur les montants des sentences arbitrales. Subséquemment, les réclamants ont demandé et obtenu une pétition de droit, et les causes ayant été contestées en Cour, de la part de la couronne, des jugements ont été prononcés par le tribunal, accordant aux réclamants la balance en capital et intérêts par eux respectivement réclamée sur les montants des sentences arbitrales. Et il est de fait que cette balance leur a été payée par le gouvernement, et qu'ils en ont donné quittance finale, respectivement.

Advenant une heure de l'après-midi, la présente déposition est ajournée à deux heures.

Et advenant deux heures de l'après-midi, la présente déposition est continuée comme suit.

Q. A part ces deux réclamations, dont vous avez parlé dans votre déposition, il y en a plusieurs autres ?

R. Il n'y en a pas d'autres de payées.

Q. Il y a plusieurs autres réclamations qui sont pendantes ?

R. Oui.

Q. Il y en a pour lesquelles des pétitions de droit ont été accordées, et qui sont encore pendantes ?

R. Oui, il y en a pour lesquelles des pétitions de droit ont été accordées et qui sont encore pendantes devant les tribunaux, et d'autres qui sont encore sous la considération du Commissaire des chemins de fer et Solliciteur-Général.

Q. Est-ce qu'il y en a qui sont devant des arbitres ?

R. Non, il n'y en a pas devant les arbitres.

Q. Il n'y a pas eu d'autres arbitrages que ceux que vous avez mentionnés ?

R. Non.

Q. Combien y a-t-il de causes pendantes devant les tribunaux ?

R. Il y a celles de MM. Marchand, Arpin et Meunier, St-Cyr, Lemyre et deux ou trois autres, l'état du reste, en donnera la liste complète.

Combien de ces réclamations ont-elles été jugées par les tribunaux ?

Il y a eu, celles sur pétition de droit accordée à Chs Arpin et

Meunier, dans laquelle le jugement en première instance, accordant aux requérants un montant bien moindre que celui demandé, a été l'objet d'un appel consolidé devant la Cour du Banc de la Reine où la cause est encore pendante. Quant aux autres causes inscrites en Cour sur pétition de droit accordées, elles sont encore pendantes devant le tribunal.

Q. Toutes ces réclamations, si je suis bien informé, proviennent de la même cause et des mêmes faits ?

R. A peu près.

Q. Pouvez-vous exposer ces faits ?

R. Les réclamants ont demandé des dommages contre l'administration en grande partie pour manque de nombre de chars, que, d'après leurs prétentions, l'administration du chemin de fer devait leur fournir pour le transport de leur foin jusqu'aux Etats-Unis, sur la ligne du chemin de fer de Q. M. O. & O., en vertu d'arrangements qu'ils prétendaient avoir faits avec l'un des officiers placés sous le contrôle du surintendant général.

Q. Lequel ?

R. Je crois que cet officier a dû être pour la plus grande partie du temps, M. Prince, l'agent général de la marchandises à cette époque. Je me rappelle avoir vu un de ces contrats, qui étaient faits en duplicata, je crois ; et ce contrat comportait des conditions, auxquelles les commerçants de foin étaient obligés de se soumettre.

Q. Vous rappelez-vous par qui était signé ce contrat que vous avez vu ?

R. Le contrat était signé par le commerçant de foin intéressé.

Q. Par qui, de la part de l'administration ?

R. Je ne puis dire s'il était signé par quelqu'un de la part de l'administration.

Q. Le fond de ces réclamations n'est-il pas celui-ci : Ces commerçants ont acheté une certaine quantité de foin pour exporter aux Etats-Unis, comptant sur un certain nombre de chars qu'ils prétendaient devoir leur être fournis par l'administration du chemin de fer de Q. M. O. & O. ; et, plus tard, ces chars ne leur ayant pas été fournis, ils ont perdu leur foin ou n'ont pas retiré le profit qu'ils s'attendaient à réaliser. De là leurs réclamations ?

R. Oui, c'est cela.

Q. Connaissiez-vous les causes qui ont empêché l'administration du chemin de fer d'alors de fournir les chars que les commerçants prétendaient leur avoir été promis ?

Je ne suis pas positif là-dessus. Il pouvait y avoir une raison, d'abord légale, et ensuite une raison matérielle. La question est de savoir, si l'administration se considérait liée à fournir le nombre de chars. Il fallait considérer aussi, si les parties contractantes avaient rempli leurs engagements vis-à-vis de l'administration, pour avoir droit de demander ce nombre de chars. Ce sont les employés de l'administration qui pourraient le mieux renseigner la Commission là-dessus.

Q. Vous avez déjà mentionné le nom de différents employés du

chemin de fer, pourriez-vous nous dire quelles étaient les diverses attributions de ces différents employés ?

Q. Je crois qu'en lisant la lettre, que je produis maintenant, vous pourrez constater que des instructions ont été données à monsieur Sénécals, dans lesquelles on l'informe que deux assistants surintendants ont été nommés, l'un, monsieur Scott, pour la division Ouest, l'autre, monsieur Prince, pour la division Est, mis tous deux sous le contrôle du Surintendant-Général. Dans cette lettre, on lui disait que ces officiers étaient nommés en vertu d'un ordre en conseil, passé à cet effet, le 28 de février 1880, que monsieur Shanley avait été en même temps nommé Commissaire Général du chemin de fer, pour aviser le Surintendant-Général et se consulter avec lui sur les différentes questions pouvant intéresser le trafic et l'administration, aussi l'organisation et la mise en opération du chemin de fer. Ces instructions étaient données pour des travaux également, et dans le but de faire produire au chemin le plus de revenus possibles. Dans les instructions données à monsieur Sénécals, il y a un passage qui regarde les employés placés sous son contrôle. D'après ces instructions, leurs devoirs et leurs attributions devaient être déterminés par le Surintendant Général, d'accord avec le Commissaire Général. Subséquentment, monsieur Sénécals, sur l'avis de monsieur Shanley, commissaire, crût préférable de nommer un seul assistant-surintendant, et d'assigner à monsieur Prince la charge d'agent général de la marchandise.

Q. Ces employés étaient-ils nommés par le bureau de l'administration ?

R. Quelques-uns d'entre eux avaient été nommés par le gouvernement. Ainsi, M. le commissaire a vu que M. Louthood avait été nommé par un ordre en conseil ; M. Jean-Baptiste Labelle a été nommé agent général des passagers, également par un ordre-en-conseil. M. Blumhart avait aussi été nommé fournisseur général en vertu d'un ordre-en-conseil.

Q. Était-il lui aussi une nomination du gouvernement ?

R. Je crois que la nomination de M. Blumhart était une nomination faite par le gouvernement. Il y aussi MM. Prince et Scott qui ont été nommés par un ordre-en-conseil. Je ne me rappelle pas si M. Shackell avait été nommé par le gouvernement. M. Shanley avait au si été nommé par un ordre-en-conseil.

Q. Quel était le nom du comptable ?

R. Il y avait le comptable en chef qui était M. Louthood. Il y avait aussi M. Shackell, qui était auditeur et chargé, comme tel, de surveiller l'exactitude avec laquelle étaient tenus tous les livres et pièces relatifs aux recettes de l'exploitation, etc.

Q. Je vous ai demandé, hier, quel était le salaire de M. Sénécals, vous avez dit qu'il avait un pourcentage sur les revenus du chemin de fer, voulez-vous dire, si ce pourcentage était sur les revenus nets, ou sur les revenus bruts ?

R. Je l'ai dit ce matin ; ce pourcentage était sur les revenus nets du chemin de fer.

Q. Quant au paiement de ce pourcentage, comment étaient établis les revenus nets de l'administration ?

R. J'ignore comment la chose était établie.

Q. Je suppose qu'il doit y avoir eu quelque compte de réglé entre lui et le Trésorier ?

R. Pas à ma connaissance.

Q. Entre le Trésorier et lui ou l'administration du chemin ?

R. Il n'y a pas eu de règlement à ma connaissance.

Q. Il n'y a eu aucun paiement de fait, par le Département des chemins de fer, de ce pourcentage à M. Sénécals ?

R. Quelques paiements ont été faits dans le Département. Dans certaines réquisitions transmises par le surintendant général, et parmi les pièces justificatives des dépenses qui étaient inscrites dans les états de comptes fournis au Département par l'administration, se trouvaient certains items qui constituaient un à compte payé à M. Sénécals sur la commission de deux et demi ($2\frac{1}{2}$) par cent. C'est tout ce dont j'ai eu connaissance, relativement au salaire du surintendant général.

Nous n'avons pas d'état des revenus nets réalisés par l'administration du chemin de fer.

Q. M. Sénécals aurait-il pu, pour établir sa commission, en avoir mis l'état devant vous ?

R. Il aurait pu le faire, mais il n'est pas à ma connaissance qu'il est jamais produit cet état devant le Département. J'ai dit, hier, à propos de cette commission, qu'il avait été produit une réponse, sur un ordre de la chambre qui demandait un état des montants payés à monsieur Sénécals sur sa commission, et j'ai dit que je croyais que, par cet état fourni à la chambre, on avait constaté que M. Sénécals ne paraissait pas avoir reçu, dans le temps, tout ce qu'il pouvait prétendre recevoir pour sa commission sur les revenus nets réalisés jusqu'alors. Je ne crois pas me tromper en rappelant ce fait.

Q. Vous avez préparé, ou vous allez préparer un état qui établit exactement le coût total des deux sections du chemin de fer ?

R. Oui, nous sommes à préparer cet état.

Q. Quand cet état sera-t-il préparé ?

R. Nous sommes à le préparer, dans quelques jours il sera produit devant la Commission. Ce sera le tableau No dix (10).

Q. Vous dites dans votre lettre explicative, je crois, que les soumissions, qui ont été faites pour l'achat du chemin de fer, se trouvent avoir été détruites lors de l'incendie de l'ancien parlement ?

R. Naturellement, je ne suis pas très-certain de la chose. Je ne sais pas par moi-même si les originaux de ces soumissions ont été détruites par le feu. Car il n'est pas probable que ces originaux aient été déposés en Chambre, mais je sais qu'il y a eu des copies de ces soumissions déposées en Chambre, et je crois qu'elles ont été détruites, parce que je me suis enquis de la chose auprès des officiers de la Chambre, et qu'ils m'ont répondu qu'il n'y en avait aucune trace.

Q. Alors vous n'avez à votre département aucun document, au sujet des offres faites pour l'achat du chemin de fer ?

R. Nous n'avons pas les soumissions originales ni aucune copie.

Q. On a dit qu'il y avait un rapport que monsieur Shanley avait fait, au sujet de la demande de soumissions, dans lequel il disait, qu'il ne serait pas opportun de la part du gouvernement de demander des soumissions pour la vente du chemin de fer. Connaissez-vous ce rapport ?

R. Je ne connais pas ce rapport. Il a pu être présenté, mais j'étais absent du pays dans le temps.

Q. Est-ce qu'il y a dans votre département quelques documents constatant qu'une correspondance ait été échangée entre le gouvernement de Québec et le gouvernement d'Ottawa ?

R. Il n'y a rien d'officiel.

Q. Y a-t-il quelque document constatant, qu'il y a eu quelque correspondance d'échangée avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique, au sujet de la vente de ce chemin-là.

R. Il n'y a rien d'officiel dans le département, à ce sujet-là.

Q. Y a-t-il eu un rapport de fait par M. Shanley sur les travaux qui restaient à compléter lors de la vente ?

R. Je ne crois pas que M. Shanley ait fait un rapport ; je ne l'ai pas vu dans tous les cas.

Q. Pourriez-vous expliquer cet item-ci, dans votre lettre explicative (pièce A) savoir : l'item troisième (3), page 5, des sommes à déduire sur le total dépensé depuis la livraison du chemin de fer pour construction et exploitation du dit chemin sur les deux sections du chemin de fer, jusqu'au premier de mars mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), suivant le tableau numero un [1] ?

R. Cet item troisième, qui est de (\$73,088.22) soixante-treize mille quatre-vingt-huit piastres et vingt-deux centins, forme partie d'une somme encore plus forte, que la corporation de Montréal doit rembourser au gouvernement, comme étant le surplus que ce dernier a payé en sus des cent trente-deux mille piastres (\$132,000.00), qu'il s'était engagé à déboursier pour l'achat du droit de passage sur l'extension du chemin de fer à Montréal.

Q. Voulez-vous dire en vertu de quoi, et à quelle occasion, le gouvernement s'était engagé à payer cet achat du droit de passage ?

R. Dans le statut de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), quarante-quatre, quarante-cinq, Victoria, chapitre deux, il y a un acte de passé, qui ratifie certains arrangements faits précédemment entre le commissaire des Travaux Publics et des chemins de fer, au nom du gouvernement, et le conseil de ville de Montréal, conformément à certaines résolutions adoptées par ce dernier, lesquelles se trouvent annexées à l'acte.

Q. D'après vous, le gouvernement aurait donc payé pour cet achat du droit de passage sur l'extension du chemin de fer à Montréal, une somme de soixante-treize mille quatre-vingt-huit piastres et vingt-

deux centins (\$73,088.22), en sus de la somme de cent trente-deux mille (\$132,000.00) qu'il s'était obligé à payer.

R. Oui, et au delà de \$73,000.00.

Q. Puis vous avez chargé cette somme de soixante et treize mille quatre-vingt-huit piastres et vingt-deux centins (\$73,088.22) au compte des dépenses de construction ?

R. Oui, au compte des dépenses de construction de la section Ouest.

Q. Et la corporation de Montréal est tenue de rembourser le gouvernement de ce surplus ?

R. Oui.

Q. Quand la Corporation de Montréal est-elle obligée de payer ce surplus ?

R. Il y a eu une demande de faite à la Corporation de Montréal par le Commissaire des Chemins de Fer, au nom du gouvernement, pour hâter le règlement de cette réclamation. Il y a eu également des entrevues entre quelques-uns des membres du Conseil exécutif de cette Province, et certains membres du Conseil-de-ville de Montréal. Ces messieurs se sont montrés bien disposés à arriver à une entente avec le gouvernement sur cette réclamation.

Q. Il n'y a pas eu d'objections de faites quant au paiement de ce montant ?

R. Oui, il y en a eu. Les membres du comité de la Corporation de Montréal ont objecté à quelques parties des montants chargés dans les états que nous leur avons fournis.

Q. Avez-vous quelque connaissance personnelle de ces faits ?

R. Oui, j'étais présent à l'une de ces entrevues.

Q. Est-il probable que le gouvernement sera payé de ce montant ?

R. Je considère que le gouvernement a une bonne réclamation et que la corporation de Montréal est obligée de payer le surplus qui lui a été demandé, et dont les (73,088.22) forment partie.

Q. Voulez-vous donner quelques détails sur l'item quatrième de votre lettre marquée A, page 5 ?

R. Cet item, qui s'élève à cinquante-six mille cent quarante six piastres et vingt centins (56,146.20), forme les montants, qui ont été payés au gouvernement en remboursement, dont (\$53,738.42) cinquante trois mille sept cent trente-huit piastres et quarante-deux centins, par la compagnie du chemin de fer du Pacifique, sur le prix de la construction des ateliers et de l'extension du chemin de fer à Montréal, en déduction d'une somme plus forte, savoir ; (\$60,026.26) que la dite Compagnie doit rembourser au gouvernement, aux termes des ordres-en-conseil nos. 298 et 313, en date des 15 et 21 août 1882, et le surplus (\$2,407.78) deux mille quatre cent sept piastres et soixante-dix-huit centins, a été remboursé au Trésor par le Département des chemins de fer, sur la perception du montant de l'assurance effectuée sur la station incendiée de Batiscan et du loyer échu sur la location de la Cour à Bois au " Palais " de cette ville.

Au sujet du remboursement effectué par la compagnie du Pacifique,

il a été fait, conformément aux arrangements, qui ont été conclus entre le commissaire des chemins de fer d'alors et la compagnie, les sept et vingt et un juillet, mil huit cent quatre-vingt-deux, (1882) et aux termes desquels la compagnie s'était obligée à faire compléter, par M. Beemer et par M.M. St. Louis et frère, sous contrats, tous les travaux nécessaires sur l'extension du chemin de fer à Montréal, et pour compléter les ateliers, en par la compagnie payant au gouvernement le prix de tous les travaux exécutés par M.M. Beemer et St. Louis et frère, depuis le premier de mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), aux prix fixés par les contrats originaux. De sorte que le gouvernement qui avait payé à ces entrepreneurs le prix de leurs travaux jusqu'au mois d'avril mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) s'est trouvé en partie remboursé par la compagnie du Pacifique de la proportion du prix de ces travaux exécutés depuis le premier de mars, mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

Q. Est-ce que les comptes publics donnent cette explication ?

R. Non, mais les (\$56,146.20) cinquante-six mille cent quarante-six piastres vingt centins se trouvent inclus dans l'état des recettes de la Province en 1883, comme une remise provenant de l'exploitation du chemin de fer.

Q. Il n'y a pas d'explications ?

R. Non, cette somme se trouve entrée dans les recettes faites par le Trésor comme une remise provenant du chemin de fer. Voir à la page (10) dix, des comptes publics pour l'année mil huit cent quatre-vingt-trois (1883).

C'était un remboursement sur une dépense déjà entrée comme telle au compte de construction dans les livres du Département et dans les comptes publics.

Q. Quant au montant de l'assurance retirée par le Département et remboursé au Trésor, représentait-il le prix de la gare qui avait été incendiée ?

R. Oui, le coût de construction de cette gare était entré déjà comme dépenses, dans nos livres et dans les comptes publics.

Q. Cette gare ayant brûlé, les assurances ont été payées au Département des chemins de fer, et ce département en a versé le montant au Trésor ?

R. Oui.

Q. Donnez quelques explications sur l'item 7e (page 7), dans votre lettre marquée pièce A.

R. L'item sept (7), dans la pièce marquée A, qui se monte à treize mille trois cent soixante et sept piastres et quatre-vingt-deux centins (\$13,367.82) est le total des deux sommes suivantes : six mille six cent vingt-deux piastres et soixante et seize centins (\$6,622.76) et six mille sept cent quarante-cinq piastres et six centins (\$6,745.06) qui ont été versées au Trésor par l'administration du chemin de fer et par le département. Ces remboursements sont inclus dans l'état des recettes et paiements, qui a été déposé devant la Chambre durant la dernière session par le Trésorier de la Province, depuis le premier de juillet mil

huit cent quatre-vingt-quatre (1884) jusqu'au premier de mars, mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), inclusivement.

Q. Cette somme de six mille six cent vingt-deux piastres et soixante et seize centins (\$6,622.76), ce sont des recettes postérieures à la livraison du chemin de fer, mais dont l'origine remonte antérieurement au temps de l'administration ?

R. Oui.

Q. Est-il à votre connaissance, que souvent le Trésor ait mis à la disposition du département des chemins de fer, diverses sommes pour certaines fins d'exploitation ou de construction, et que ces sommes, n'ayant pas été dépensées, ont été alors remboursées au Trésor ?

R. Généralement, nous remettons au trésorier, à la fin de chaque année fiscale, c'est-à-dire après le trente juin, les sommes non alors dépensées par le département, qui restaient à son crédit en banque et qui avaient été mises à la disposition du département pour fins de construction ou d'exploitation du chemin de fer. Cette coutume est conforme aux dispositions de la loi, relative aux règlements des comptes avec le trésor.

Q. Outre les réclamations des entrepreneurs, MM. McDonald et McGreevy, et celles des commerçants de foin, y en a-t-il d'autres provenant, soit de la construction, soit du trafic du chemin de fer ?

R. Oui, il y en a d'autres. Le commissaire des chemins de fer en a fait mention dans son dernier rapport de mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884) à mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), en déclarant que la plus grande partie de ces réclamations avait été rejetée, et que celles qui restaient encore en suspens, ne seraient réglées qu'après vérification.

Q. En référant au dossier relatif à l'affaire des nut locks, dans le mémorandum de M. Chapleau, il est question d'une lettre écrite le vingt-sept octobre mil huit cent soixante et dix-neuf (1879), par l'honorable M. Joly, alors premier ministre, par laquelle ce monsieur promettait à la banque Union de lui payer le billet de M. le docteur Mackay, pouvez-vous dire quelque chose de cette lettre ?

Q. Je n'ai pas trouvé trace de cette lettre dans les copies de lettres du Département.

Q. Êtes-vous capable de nous dire combien de nut locks avaient été posés, lorsque M. Joly a donné son chèque pour cinq mille cinq cent piastres (5,500.00) ?

R. Je ne puis le dire positivement.

Q. Pourriez-vous le dire en référant aux livres du Département ?

R. Je n'ai rien, parmi les papiers du Département, pour constater la chose d'une manière exacte.

Q. Ces nut locks du docteur Mackay sont-ils encore employés sur le chemin, et l'étaient-ils lors de la vente du chemin ?

R. Je ne sais rien de positif à ce sujet. Je crois que les nut locks sont restés fixés sur les rails.

Q. Savez-vous si ce sont les mêmes nut locks qui sont employés sur l'Intercolonial ?

R. Je ne sais rien de positif à ce sujet. On m'a dit que le docteur Mackay avait obtenu un contrat également pour la pose des nut locks sur l'Intercolonial.

Et le témoin ne dit rien de plus.

LE VINGT-CINQUIÈME JOUR DE SEPTEMBRE 1885.

PRÉSENT :—L'HON. A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal.

DEPOSITION de L'honorable THOMAS McGREEVY, *de la cité de Québec, membre de la chambre des communes et contracteur, dans le district Québec, âgé de ans, lequel étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :*

Q. C'est vous qui avez construit la section Est du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ?

R. Oui.

Q. Avant de commencer la construction du chemin de fer pour le compte du gouvernement de la province, aviez-vous déjà contracté pour la construction de ce chemin avec la compagnie du chemin de fer de la rive nord ?

R. Oui, j'avais le contrat alors pour la construction de ce chemin de fer. J'avais acheté le contrat de l'*American Contracting Company*, en mil huit cent soixante quatorze (1874). Ce contrat, qui est le premier, date de l'année mil huit cent soixante douze (1872).

Q. Avez-vous fait un nouveau contrat avec la compagnie du chemin de fer du Nord ?

R. J'ai pris d'autres engagements, j'ai fait de nouveaux arrangements avec la compagnie du chemin de fer du Nord.

Q. Vous aviez commencé l'exécution de ce contrat, avec la compagnie, avez-vous terminé le contrat avec la compagnie du chemin de fer de la rive Nord ?

R. Non, je n'ai pas terminé le contrat avec la compagnie du chemin de fer de la rive Nord ; la compagnie a cessé d'exister par le nouvel arrangement qui a été fait en mil huit cent soixante-quinze (1875).

Q. En mil huit cent soixante-quinze (1875), c'est le gouvernement qui s'est chargé de la construction du chemin de fer ?

R. Oui, et le gouvernement a fait, avec moi, des arrangements sujets à l'approbation du Parlement. Ce contrat a été approuvé par le parlement, et la compagnie du chemin de fer du Nord a cessé d'exister. Alors le gouvernement a nommé des commissaires chargés

de surveiller l'exécution des travaux du dit chemin de fer de la rive Nord.

Q. Qu'est-ce qui a empêché la compagnie du chemin de fer de la rive Nord, de terminer cette entreprise qu'elle avait commencée ?

R. Il s'est élevé des difficultés avec les différentes municipalités, qui avaient promis de fournir des subventions. Les corporations ne payaient pas, et le gouvernement a cessé de payer aussi la subvention qu'il avait promise, et c'est pour cette raison que la Compagnie a dû discontinuer. Le gouvernement a alors entrepris la construction du chemin de fer.

Q. Est-ce que cela pouvait dépendre du contracteur ?

R. Non.

Q. Après l'année mil huit cent soixante-quinze, vous avez alors continué l'entreprise suivant les nouveaux termes que vous aviez avec le gouvernement ?

R. Oui, en février ou en mars mil huit cent soixante-seize (1876).

Q. Voulez-vous dire quand ce contrat, que vous aviez avec le gouvernement de la Province, a été modifié ou changé, et à quelle occasion ?

R. Quand j'ai reçu l'ordre de commencer les travaux sous le contrôle du gouvernement, on m'a averti de ne pas aller plus loin que la ville de Trois-Rivières : de travailler seulement sur la ligne de Trois-Rivières à Québec, puis sur l'embranchement des Piles. Le gouvernement m'a empêché d'aller plus loin que la ville de Trois-Rivières, parce qu'on voulait changer le tracé au-delà de cette ville.

Q. A quelle date ?

R. Je pense que les chambres ont été convoquées entre Noël mil huit cent soixante et quinze (1875) et le premier janvier mil huit cent soixante et seize (1876), et je pense que c'est au commencement de février ou de mars que j'ai commencé les travaux, et que j'ai reçu ordre de ne pas aller plus loin que la ville de Trois-Rivières, parce qu'on avait l'intention de changer le tracé au delà de cette ville. De fait cela a été changé à partir de Maskinongé jusqu'à St. Martin. Le gouvernement n'a pas suivi le tracé du Bout de l'Île, suivant le contrat que j'avais passé avec le gouvernement, et qui avait été ratifié par le Parlement. Le tracé devait être par le Bout de l'Île, de Montréal.

Q. Alors vous-avez fait un autre contrat, au sujet du nouveau tracé, qui avait été adopté, par le gouvernement ; avez-vous fait de nouveaux arrangements, ou avez-vous simplement travaillé, à titre d'extras, en continuant sur le même contrat ?

R. J'ai continué sur le même contrat, et les arrangements sont venus ensuite lorsque les travaux ont été terminés. Je n'avais fait aucun arrangement au sujet de la différence, que le nouveau tracé occasionnerait, dans les travaux de construction.

Q. Ce nouveau tracé a été, je suppose, une des causes principales, et était de fait la cause principale de vos changements de termes, avec le gouvernement ?

R. Le changement de tracé a eu pour effet de me retarder de deux

ans dans la construction du chemin de fer. J'aurais pu faire travailler simultanément sur plusieurs sections à la fois, et j'ai été empêché de le faire. Les travaux n'étaient pas définitivement fixés, et cela a eu pour effet également de changer les termes et les conditions de mon contrat, avec le gouvernement.

Q. Je suppose que dans vos réclamations contre le gouvernement vous faites valoir ce changement de tracé qui vous a occasionné un surplus de travail ?

Q. Ce changement m'a occasionné un retard considérable dans l'exécution des travaux, et j'ai été obligé ensuite de continuer les travaux dans l'hiver. L'ouvrage a été suspendu jusqu'à ce que le gouvernement eut un certain rapport d'un ingénieur. Je ne puis dire au juste le temps que le gouvernement Joly a été au pouvoir, mais c'est sous l'administration de monsieur Joly, que j'ai reçu l'ordre de faire marcher l'ouvrage durant l'hiver.

Q. Vous considérez que les travaux faits en hiver coûtent bien plus cher que ceux faits en été ?

R. Oui, ce n'est pas la même chose du tout.

Q. Pourriez-vous établir la différence qu'il y a dans le coût des travaux faits en été et ceux faits en hiver ?

Q. Je crois que j'ai établi cette différence dans les factums, que j'ai produits, dans les réclamations que j'ai faites contre le gouvernement. Ces factums donnent cette différence, et je crois que cela a aussi été établi par l'ingénieur même du gouvernement.

Q. Il y a eu plusieurs changements dans les spécifications et dans les conditions fixées par le premier contrat ?

Q. Oui, tout cela a été changé.

Q. Avez-vous travaillé ainsi pendant plusieurs hivers ?

R. J'ai dû travailler pendant un hiver complet et une partie de l'hiver suivant.

Q. Voulez-vous mentionner en quelle année ?

R. J'ai travaillé durant tout l'hiver de mil huit cent soixante-dix-huit et mil huit cent soixante-dix-neuf (1878-79). Quand aux autres hivers, je n'en ai pas un souvenir suffisant pour pouvoir l'affirmer d'une manière certaine.

Q. Cela s'est passé sous l'administration-Joly ?

R. Oui.

Q. Je crois qu'il y a eu aussi des changements faits à Trois-Rivières, on vous a fait construire un chemin de ceinture *loop-line*, qui n'était pas compris dans le contrat que vous aviez avec le gouvernement ?

R. On a fait beaucoup de changements à Trois-Rivières.

Q. Quels étaient ces changements ?

R. Je ne puis dire sans référer à mes papiers.

Q. N'a-t-on pas fait certains changements, quant à la gare, n'a-t-on pas changé le site du dépôt ?

R. On a fait plusieurs changements à Trois-Rivières, je ne puis me rappeler au juste ces changements. Quant au *loop-line*, c'est une addi-

tion qu'on a faite. Le *loop-line* n'avait pas été mentionné dans le contrat.

Q. En quoi consistait le *loop-line* ?

R. C'est un chemin, qui a été fait pour se rendre au fleuve, devant Trois-Rivières ; il passe en avant de la ville sur les quais.

Il a été fait pour donner plus de facilité aux manufactures et au commerce en général de la ville de Trois-Rivières. Il établissait une communication entre le fleuve et la ligne principale, qui passe en arrière de la ville de Trois-Rivières.

Q. Quel est le coût de ce *loop-line* ?

R. Je crois qu'il a coûté quatre-vingt mille piastres (80,000.00).

Q. Aviez-vous un contrat avec le gouvernement à ce sujet ?

R. Non, je l'ai construit sans contrat. Je l'ai fait suivant arrangement, c'est-à-dire suivant un prix fixé pour ces sortes d'ouvrages : tant pour les rails, tant pour le terrassement, tant pour la maçonnerie ; c'était en vertu de cédules de prix fixés par l'ingénieur.

Q. Dans votre opinion, le *loop-line* était-il nécessaire ?

R. Je puis vous dire que cela a servi, parcequ'il y a beaucoup de moulins à cet endroit, c'est-à-dire il y en avait beaucoup dans le temps. On y manufacturait beaucoup de bois, et on s'en est servi pour transporter des madriers.

Q. Est-ce que cela pouvait être utile pour le commerce de bois ?

R. Oui, certainement ; et c'était même utile pour la ville de Trois-Rivières. La ville pouvait s'en servir pour le chargement et le déchargement des bâtiments sur les quais.

Q. S'en est-on servi ?

R. Oui, pendant un certain temps.

Q. Et maintenant ?

R. En ce moment je ne pense pas qu'il soit utilisé, si ce n'est qu'ils y mettent des chars qui ne servent pas dans le moment.

Q. Ça sert comme voie d'évitement ?

R. Oui.

Q. Connaissez-vous d'autres raisons pour lesquelles ce *loop-line* aurait été construit ?

R. Je sais que plusieurs marchands de Trois-Rivières ont demandé que ce chemin fut construit pour les besoins du commerce et de la ville. Ils ont demandé la construction de cette ligne pour leurs moulins, pour le service de la ville et des quais. Cette ligne aurait pu être utile si on avait voulu l'utiliser, et pourrait l'être même encore aujourd'hui.

Q. Dans le temps, cette ligne était-elle d'un besoin pressant, quand vous avez commencé à le construire ?

R. Les marchands demandaient la ligne et disaient qu'ils en avaient besoin. Ils auraient pu s'en servir. La construction de ce chemin-là, dans le temps, était utile pour faciliter le commerce de bois. Il y avait dans le temps beaucoup de bois, des madriers et du bois de corde.

Q. Est-ce que le commerce de bois a diminué depuis ?

R. Oui, il a diminué depuis ce temps-là. En cet endroit il n'y a pas beaucoup de limites maintenant.

Q. Il y a une différence entre une chose utile et une chose nécessaire, considérez-vous que ce chemin là était nécessaire dans le temps ?

R. Je pense que c'était plus nécessaire que l'embranchement de Berthier. De plus ça devait être utile, parce qu'il se faisait un gros commerce à Trois-Rivières, dans le temps.

Q. On a prétendu dans le temps que la construction de cet embranchement là pouvait être retardée ?

R. Ça c'est une question d'opinion ; et je ne suis pas marchand de Trois-Rivières.

Q. Si cette ligne n'était pas un besoin présent, est-ce qu'il aurait été de l'intérêt de la Province d'en retarder la construction ?

R. Non, je ne pense pas. Dans ce temps là, je sais que les marchands demandaient la construction de ce chemin.

Q. Vous avez eu connaissance, je suppose, de l'affaire des *nut locks* ?

R. Je n'ai eu rien à faire avec cela, et je ne connais rien de cette affaire.

Q. Avez-vous vu les *nut-locks*, lorsqu'ils ont été posés ?

R. Oui.

Q. Est-ce qu'ils y sont encore ?

R. Je ne sais pas s'ils y sont encore ; j'en ai entendu parler dans le temps ; mais je n'avais pas d'affaires avec cela.

Q. Pouvez-vous dire si ces *nut-locks* étaient bons ?

R. On disait, dans le temps, que c'était bon. Cela empêchait les *nuts* de lever ; ils lèvent par la vibration des rails. Ces *nut-locks* avaient été demandés par l'ingénieur dans le temps.

Q. Ils ont été posés sur une partie du chemin de fer seulement ?

R. Oui, sur une partie seulement, ailleurs ils s'en sont passé. Les *nut-locks* n'ont pas été posés sur tout le chemin, et je crois, que le contrat a été cassé.

Q. Savez-vous si on a employé les *nut-locks* sur le chemin de fer Intercolonial ?

R. On me l'a dit dans ce temps-là, je sais qu'ils en ont employé, et on m'a dit qu'ils avaient donné un contrat dans le même temps.

Q. Savez-vous, si ce sont les mêmes *nut-locks*, ou d'autres pour lesquelles monsieur Chapleau de Montréal a pris une patente à Ottawa ?

R. Je ne puis dire si ce sont les mêmes. Je sais que dans le temps le docteur McKay m'a dit qu'il avait un contrat.

Q. Sur d'autres lignes, sur le Grand-Tronc, savez-vous s'ils ont employé ces *nut locks* ?

R. Je ne sais pas.

Q. Dans le temps que ces *nut locks* ont été posés sur le chemin de fer du Nord, vous étiez contracteur du gouvernement ?

R. Oui.

Q. Est-il à votre connaissance que monsieur Robert McGreevy, votre frère qui, était alors sous contracteur ou votre principal agent, se soit

plaint au gouvernement de la manière, dont le contrat était exécuté par le docteur Mackay ?

R. Je ne puis dire, je sais que mon frère a eu beaucoup à faire avec ces détails, mais je ne sais pas, s'il s'est plaint au gouvernement à ce sujet.

Q. Est-ce que l'exécution de votre contrat a été finie à l'embranchement de St. Martin, pour vos travaux de Montréal ?

R. On avait commencé à faire des travaux dans Montréal, à construire une station, l'endroit avait été choisi par les commissaires, mais on a été ensuite arrêté par un changement ordonné par le gouvernement. La station n'a pas été bâtie, et tous les matériaux, qui avaient été achetés, ont été perdus.

Q. C'est sous l'administration Joly que vous avez commencé les travaux à Montréal ?

R. Non, c'était avant.

Q. C'était sous l'administration de Boucherville ?

R. Je pense que oui. Les travaux avaient été commencés sur le carré Papineau ; le gouvernement a fait arrêter ces travaux. Les fondations étaient commencées, et il y a des matériaux de rendus. J'avais donné ces travaux à un nommé Laberge, et tout a été arrêté.

Q. Par le premier contrat vos travaux devaient s'étendre jusqu'à Montréal ?

R. Pas dans la ville, jusqu'aux limites de la ville ; et c'était par le Bout de l'Île.

Q. De l'embranchement St. Martin jusqu'aux limites de la ville, les travaux n'ont pas été faits par vous ?

R. Non, ils ont fait la connection avec la section Ouest, qui avait été construite par monsieur McDonald. Mais ce chemin est plus long que le tracé qui avait été choisi par le premier contrat : il est de cent soixante milles. En tout cas, il y avait deux ou trois milles de différence par ce nouveau tracé, l'autre tracé était de cent cinquante-six milles.

Q. Croyez-vous que la construction de cet embranchement de Terrebonne à St. Martin était une mesure sage ?

R. Ça aurait pu être mieux d'aller de Terrebonne à Montréal par une autre ligne, et puis de réunir le chemin de fer du Nord, avec l'embranchement St. Martin. Mon opinion aurait été de suivre la première ligne, c'est-à-dire celle du Bout de l'Île, qui était bien plus courte et moins difficile à construire. Par Terrebonne c'est plus long. Le premier tracé était sur le long, de la grève et par conséquent, comme je viens de le dire, la construction en était plus facile. Tant qu'au commerce, le premier tracé n'était peut-être pas mieux, car il y a plusieurs paroisses en arrière.

Q. Est-ce que vous croyez que le premier tracé par le Bout de l'Île aurait coûté moins cher que celui qui a été adopté ?

R. Oui, certainement. Mais tant qu'au commerce, cela était peut-être mieux de le construire en arrière, parce qu'il y a plusieurs paroisses ;

tant qu'à la construction, mon opinion est que ça aurait été moins coûteux.

Q. Maintenant une fois arrivé à Terrebonne, le tracé du Bout de l'Île étant abandonné, et le chemin construit jusqu'à Terrebonne, croyez-vous qu'il était sage de construire une ligne de Terrebonne à Montréal, ou bien de faire une connexion à St. Martin ?

R. Je crois qu'il aurait été mieux d'aller à Montréal indépendamment des autres lignes ; mais il aurait fallu faire un pont. Ça été plus vite achevé tel que ça été fait, parcequ'il y avait moins de difficultés.

Q. De Terrebonne à St-Martin il y avait onze milles ?

R. C'était plus long, de Terrebonne à Montréal que de Terrebonne à St-Martin. Puis il y avait un pont qui aurait pris plus de temps à faire, mais ça toujours été s'allonger de St-Martin à Montréal.

Q. Combien a coûté l'embranchement de St-Martin ?

R. Je ne puis le dire.

Q. Est-ce encore un extra dans vos réclamations ?

R. Il y avait une cédule de prix de faite, et les quantités sur lesquelles se basait le premier contrat que j'avais fait avec le gouvernement, ont été augmentées ; ma quantité d'ouvrage a été bien augmentée parceque tout cela a été fait en hiver.

Q. Connaissez-vous la valeur des propriétés, qui ont été achetées à Montréal par le gouvernement, la propriété Bellerive, la ferme Gale, etc ?

R. Non. Je ne connais pas ça.

Q. Est-ce que cela a été mentionné dans vos réclamations ?

R. Je crois que c'est sur le factum de l'avocat du gouvernement, mais je mettrai devant la commission le factum, qui a été soumis aux arbitres, et qui fait connaître exactement le montant et les causes de mes réclamations.

Q. Je suppose que vous y indiquiez aussi toutes les sommes que vous avez reçues du gouvernement à compte de l'exécution des travaux ?

R. Oui.

Q. Quand avez-vous terminé les travaux, et quand avez-vous définitivement livré le chemin de fer au gouvernement ?

R. Le quatorze ou le quinze janvier mil huit cent quatre-vingt 1880, je crois.

Q. Avez-vous livré le chemin de fer au gouvernement immédiatement après qu'il a été terminé, ou l'avez-vous exploité pendant un certain temps vous-même ?

R. Je l'ai exploité pendant quelque temps.

Q. Pendant combien de temps ?

R. J'ai commencé à exploiter le chemin avant qu'il fut terminé, j'ai d'abord commencé à l'exploiter de Québec au Pont-Rouge. Je ne puis dire au juste à quelle date ; je l'ai exploité ensuite jusqu'à Terrebonne et finalement jusqu'à Montréal.

Q. Quand votre contrat a-t-il été terminé ?

R. Je l'ai terminé en livrant le chemin.

Q. N'était-il pas terminé auparavant ?

R. Il a été terminé dans ce temps-là, j'ai travaillé au chemin jusqu'à ce temps-là, et puis j'ai livré le chemin.

Q. On a prétendu que vous étiez prêt à livrer le chemin le trois novembre mil huit cent soixante-dix-neuf, (1879), qu'à cette date le chemin était terminé ?

R. A cette date M. Chapleau n'était pas prêt à prendre possession du chemin. J'aurais été prêt à livrer le chemin au gouvernement le vingt-neuf ou le trente octobre mil huit cent soixante-dix-neuf, suivant les conditions faites avec monsieur Joly, mais monsieur Joly a résigné le vingt-neuf ou le trente octobre, monsieur Chapleau est alors arrivé au pouvoir, et puis il m'a dit qu'il n'était pas prêt à prendre possession du chemin, et il a fixé une date, pour cette fin, qui était le quinze janvier. J'étais prêt à livrer le chemin à la date convenue avec monsieur Joly.

Q. Vous avez exploité le chemin depuis le trois novembre à aller jusqu'au mois de janvier pour votre propre compte, c'est-à-dire que jusqu'au quinze janvier, vous avez exploité le chemin à votre profit ?

R. C'est une question, s'il y a eu des profits ou s'il n'y en pas eu.

Q. Avez-vous réalisé des profits par cette exploitation-là ?

R. Je ne pense pas, je répondrai à cette question plus tard.

Q. Voulez-vous référer à vos papiers pour constater, si vous avez réalisé des profits durant le temps que vous avez exploité le chemin ?

R. Je ferai ce travail et je le mettrai devant la commission. Mon opinion est que tout pris ensemble, je n'ai pas réalisé de profits par cette exploitation. Cela faisait mon affaire, parce que je travaillais alors à la construction du chemin, autrement je n'y aurais certainement pas fait de bénéfices.

Q. Connaissez-vous quelque chose de l'administration du chemin de fer par le gouvernement, après que vous lui en avez fait la livraison ?

R. Pas du tout.

Q. Vous ne pourriez pas fournir de renseignements sur l'administration Sénécal ?

R. Non, je n'ai eu rien à faire avec l'administration Sénécal.

Q. Avez-vous offert de louer le chemin plus tard ?

R. Oui.

Q. Quand est-ce, lors de la vente ou antérieurement sous l'administration Joly ?

R. C'était sous l'administration Joly. Nous étions alors cinq qui avons offert un certain prix pour louer le chemin, tout le chemin jusqu'à Ottawa. C'était alors que monsieur Joly était au pouvoir, mais je ne puis dire exactement à quelle date.

Q. Vous aviez alors offert de prendre le chemin en affermage ?

R. Oui, et je donnerai exactement la date lorsque j'aurai consulté mes notes.

Q. Il y a eu un document de préparé à ce sujet ?

R. Oui.

Q. Maintenant, lorsque vous avez appris que le chemin de fer était offert en vente par le gouvernement, vous avez aussi offert de l'acheter ?

R. Ils m'ont demandé de joindre le syndicat ; ce n'est pas moi qui ai fait cette demande, mais j'ai été demandé.

Q. Avant cela n'aviez-vous pas offert avec d'autres d'acheter le chemin de fer, je veux dire avant la formation du syndicat Sénécal, n'aviez-vous pas offert d'acheter le chemin de fer avec d'autres personnes que monsieur Sénécal ?

R. Je pense que oui, mais je ne puis dire quelles sont les offres, que j'ai faites, avant de référer à mes papiers.

Q. Vous ne pourriez pas dire non plus ce que sont devenues ces offres, les avez-vous retirées ou si vous les avez maintenues ?

R. Je ne puis dire maintenant, je donnerai plus tard une réponse à ce sujet après avoir consulté mes papiers.

Q. Vous êtes entré ensuite dans le syndicat Sénécal ?

R. Oui.

Q. Et vous êtes devenu un des actionnaires du chemin de fer ?

R. Oui.

Q. Les arrangements faits entre le syndicat en question et le gouvernement, ont-ils été faits avec vous, ou à votre connaissance, ou avec d'autres membres du syndicat ?

R. Cela était fait avec presque tous les membres du syndicat. J'en étais un, moi, monsieur Ross aussi.

Q. Est-ce au moyen d'entrevues que vous aviez avec les ministres, ou avec le ministre des chemins de fer ?

R. Il y avait tant d'entrevues que je ne puis le dire. Il y avait toujours plusieurs membres du syndicat dans les entrevues qui ont eu lieu avec monsieur Chapeau.

Q. Voulez-vous indiquer quel était le membre du syndicat, qui réglait les détails et qui faisait les arrangements probables avec le ministre ?

R. C'était monsieur Sénécal, mais nous y avons tous contribué.

Q. Le syndicat, c'est-à-dire la compagnie du chemin de fer du Nord, comme on l'a appelé, après qu'elle a eu acquis le chemin de fer, l'a exploité pendant quelque temps ?

R. Pas bien longtemps.

Q. Pendant combien de temps ?

R. Le chemin de fer a été livré le trente juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

Q. Il a ensuite été vendu vers quel temps ?

R. Dans l'automne de la même année il a été vendu au Grand-Tronc ; mais je n'ai pas contribué à la vente.

Q. Vous entendez dire par là que vous avez gardé les parts que vous aviez dans le chemin ?

R. Je n'ai pas été consulté quand le chemin a été vendu.

Q. La compagnie du chemin de fer a été organisée par action,

quand le chemin de fer a été vendu au Grand-Tronc, vos parts ont-elles été vendues aussi, ou si vous les avez gardées ?

R. Mes parts ont été transportées au Grand-Tronc.

Q. Par monsieur Sénécal ?

R. Par monsieur McDougall et monsieur Sénécal. MM. Senécal et McDougall et quelques autres ont fait la vente du chemin de fer.

Ils ont acquis la majorité des parts pour donner le contrôle du chemin de fer au Grand-Tronc ; ils ont transporté la majorité des parts au Grand-Tronc, ou plutôt à monsieur Wright pour le compte du Grand-Tronc. Monsieur Wright, jecrois, est le trésorier de cette compagnie. Tout cela a été fait sans ma participation.

Q. Vous même et quelques autres auriez préféré le vendre à une autre compagnie ?

R. J'aurais préféré ne pas le vendre au Grand-Tronc, on voulait le vendre au Pacifique. Monsieur Ross lui-même a fait des efforts pour vendre le chemin de fer au Pacifique.

Q. Avez-vous fait des démarches auprès du Pacifique ?

R. Pas moi-même, mais monsieur Ross en a fait, lui.

Q. Pour vendre ses parts ?

R. Non, pour tâcher de vendre le chemin de fer. Il a marché pour vendre le chemin de fer au Pacifique à une offre convenable, pour tâcher de le lui donner de préférence au Grand-Tronc. Il me l'a dit lui-même, et je le sais personnellement par le Syndicat du Pacifique.

Q. Vos vues n'ont pas été adoptées par la majorité ?

R. Non.

Q. Connaissiez-vous les arrangements intervenus entre le Grand-Tronc et la majorité du Syndicat ?

R. Je pense que les arrangements sont bien connus maintenant.

Q. Quels sont ces arrangements ?

R. On a payé deux cent cinquante mille piastres (\$250,000.01) quand le transport de la majorité du stock a été fait, ensuite il a été acheté du stock après que le contrat eut été fait.

Q. Le Grand-Tronc était obligé d'acheter tout le reste du stock ?

R. Non, MM. Senécal et McDougall étaient obligés d'acheter le reste du stock pour en mettre le Grand-Tronc en possession, la balance du stock qui était sur le marché.

Q. Quand la compagnie a vendu, tout le stock n'était pas souscrit ?

R. Tout le stock était souscrit, mais il n'y avait que cinquante pour cent (50 %) de payé ; MM. Senécal et McDougall ont transporté en premier lieu pour six cent mille piastres de parts (600,000.00) et ensuite ils ont acheté la balance.

Q. Alors les autres membres du Syndicat ont fini par tout vendre ?

R. Oui, car ils n'avaient plus alors le pouvoir.

Q. Alors vous-même et monsieur Ross avez vendu ?

R. Oui, et tous ceux qui n'étaient pas favorables à la vente au Grand Tronc.

Q. Vous avez vendu au Grand-Tronc ?

R. Non, à M.M. Sénécal et McDougall ; eux ont ensuite vendu au Grand-Tronc. Ils s'étaient obligés au temps de la vente, lors du premier transport, de livrer le reste du stock à la compagnie du Grand-Tronc.

Q. Est-ce que monsieur Sénécal est resté actionnaire après la vente au Grand-Tronc ?

R. Il est resté actionnaire, mais comme prête-nom pour le Grand-Tronc, pour le qualifier ; car il faut qu'il ait un certain nombre de parts pour être président.

Q. Mais c'est maintenant une autre compagnie, monsieur Sénécal est simplement devenu actionnaire du Grand-Tronc ?

R. Non, c'est la même compagnie qui continue d'exister. Ils sont obligés de se conformer à la charte du chemin de fer du Nord. Il y a eu un changement de directeurs et un changement de contrôle.

Q. Pourquoi monsieur Sénécal est-il resté directeur ?

R. Il est resté directeur pour permettre au Grand-Tronc de suivre la loi, parceque d'après la loi, il faut un certain nombre de directeurs.

Q. Alors c'est la même compagnie qui continue d'exister ?

R. Oui, seulement le Grand-Tronc est devenu actionnaire dans la compagnie simplement pour en exercer le contrôle.

Q. Monsieur Sénécal et M. McDougall sont restés directeurs de la compagnie comme prête-noms ?

R. Oui.

Q. Qu'est-ce que vous voulez dire par là ?

R. Je dis qu'ils sont restés pour remplir la loi ; car même la vente du chemin ne pouvait changer la loi, et il fallait que la compagnie continuât d'exister en vertu de la loi, et la vente a eu pour effet simplement de changer les directeurs et de changer le contrôle du chemin.

Q. Mais aujourd'hui est-ce la même compagnie qui existe ?

R. Oui, seulement le Pacifique est devenu actionnaire dans cette compagnie, il en a maintenant le contrôle, il a tout le stock, le Grand-Tronc lui a transporté tout le stock, la compagnie a changé de directeurs. Il y a changement d'actionnaires et la compagnie continue d'exister.

Q. Quand les actions ont été vendues au Grand Tronc, vous dites que monsieur Sénécal a continué à exercer la charge de directeur nominalelement ?

R. Oui, c'est mon opinion.

Q. Il prêtait son nom au Grand Tronc, afin de permettre la continuation de l'existence de la compagnie ?

R. Oui.

Q. Alors l'intérêt réel de monsieur Sénécal a cessé d'exister quand les parts ont été vendues au Grand Tronc ?

R. Oui, quant au stock, mais il y avait aussi les bons. Le syndicat a acquis le chemin de fer au prix de quatre millions, sur ces quatre millions, cinq cent mille piastres avaient été payées comptant, il restait une balance de trois millions, cinq cent mille piastres \$3,500.000 qui existait encore.

La majorité du Syndicat a alors vendu au Grand Tronc et a retiré deux cent cinquante mille piastres \$250,000.00 en argent du Grand-Tronc; subséquemment, le Grand Tronc, la compagnie a émis des bons pour un montant de cinq millions et quart, formant sur le prix de l'achat un surplus d'un million.....

Le témoin, vu l'importance de son témoignage, déclare qu'il préfère s'exprimer en anglais et que sa déposition soit prise par un sténographe anglais.

Et le témoin ne dit rien de plus.

JOS. ROY,

Sténographe.

Deposition of the Hon. Thos. McGreevy continued.

Q. Please explain the transactions between the Senecal syndicate and the Grand-Trunk ?

A. The conditions of the sale were as follows. There was a check for \$250,000 paid when the transfer was made of the majority of shares to Mr. Wright, treasurer I think, of the G. T. R. The G. T. R. were to be put in possession of the whole of the stock, they were to allow the Senecal company, in addition to the check for \$250,000, to mortgage the road to the extent of \$25,000, per mile. Out of the issue to the bonds, the company were to pay the debt of the province, which was \$35,000.

These bonds were for 20 years, bearing 5 per cent interest, payable half yearly. They were to have the first claim on the road, and in case there was not enough out of the earnings to pay expenses of running the road, the Grand-Trunk were to guarantee out of their western traffic, which came over the road, the balance short, if any, to make up the five per cent interest on those bonds. The Senecal company were to have these bonds after paying the debt of the province. There was \$13,500,000 due then.

Q. Those bonds were given to whom?

A. Senecal, McDougall and the others got possession of them less the \$3,500,000, that was retained until the debt of the province was paid. Those bonds have never been issued or floated, but they borrowed in the different banks on them.

Q. That is, the bonds that were going to the Syndicate over and above the \$3,500,000 ?

A. Yes, the others remained in the hands of trustees, Alfred Brown and Wright.

Q. That was the agreement ?

A. Yes, then Senecal and the others remained as nominal directors to enable the G. T. R. to carry out the charter, because the charter can not be changed. They must elect directors in accordance with the charter, although they change shareholders. Senecal, McDougall and the others remained in the interest of the G. T. R. as directors, to fulfil the terms of the charter. Senecal was the president, I think. I think that is the whole story, as short as possible, as far as the sale is concerned and what the syndicate got.

Q. According to those arrangements, what, in your opinion, was the real profit?

A. Of course, you cannot tell what the profit will be exactly, until the bonds are all sold and realized on. In the transfer to the government or the Pacific, the bonds of course remain as they were and the debt of the Province, and whatever responsibility has been assumed by the G. T. R. has been assumed by the Pacific, with the same guarantee as far as the bonds are concerned, that is the guarantee for interest only; there is no guarantee but for the interest. There would remain a profit of \$1,500,000 if they realise par for the bonds.

Q. Is there a greater chance now of realizing the bonds, under the new arrangement with the C. P. R.?

A. They are quite as good now as then if not better.

Q. Are they not better?

A. Yes, considerably, because the payment made by the government of the charges, on the road will relieve the responsibility of the bonds, a good deal, the government having reimbursed \$250,000 stock to the G. T. R., in cash and other charges, some interest, I think, I cannot tell the details, not having seen them, but I know something of what they were demanding last winter during the negotiations, when Parliament, was sitting. One thing reimbursed to the Grand Trunk is the \$250,000, they paid for the stock.

Q. Mr. Sénécal and his friends paid in cash to the government \$500,000?

A. Yes.

Q. They received in cash from the G. T. R. \$250,000?

A. Yes.

Q. The issue of the bonds was 5,250,000?

A. A little more, I think.

Q. Then the G. T. R. kept \$3,500,000?

A. They may have kept more in case the bonds were sold at a discount to cover the discount.

Q. Then we have to deduct \$3,500,000, from the \$5,250,000, and there remains \$1,750,000?

A. Yes.

Q. From which you must deduct the \$250,000 cash?

A. The company paid in the first instance before they got possession of the road \$500,000, of which they got \$250,000 cash. The agreement was \$1,250,000 in bonds and \$250,000 cash.

Q. You say the profit was \$1,500,000, but were there not expenses incurred by the Sénécal company in securing the control of the stock, which must come out of that ?

A. They still had the management of the road, and until they sold it they had the earnings.

Q. Between the sale by the government to the company, and the sale by the company to the Grand Trunk, did the company incur any expense for construction ?

A. I am not aware that they did, but can not say positively. They got the revenues of course during that time.

Q. When Mr. Senecal sold his shares to the G. T. R., he promised to give the G. T. R. the control of all the other shares ?

A. Yes, some of the shareholders were not willing to sell to the G. T. R., for instance, Mr. Ross.

Q. I suppose Mr. Senecal was obliged to buy Mr. Ross' shares over par ?

A. No doubt, he gave something.

Q. How much ?

A. It did not amount to a great deal.

Q. And your own shares ?

A. They are not settled yet. That is all I can say about them.

Q. Were Mr. Samson's shares sold at a profit ?

A. He got something ; no interest of course, but so much from the time he paid his money on them until the time they were transferred over. I know Mr. Senecal paid Mr. Gault, and one or two others who sold out something, but it did not amount to a great deal.

Q. Have you any idea of the amount ?

A. Could not say.

Q. Those are expenses which must come out of the \$1,500,000 profit ?

A. I suppose so.

Q. I suppose there were other expenses in coming to an agreement ?

A. No doubt there were some.

Q. Have you any idea of the amount ?

A. No.

Q. Do you know if some of the shareholders sold their share at par or less than par ?

A. I believe some got no more than par, and I believe a great many were only *prête noms*.

Q. They paid no money ?

A. No ; it was carried on by notes. Notes were given and the money was raised. Most of them were in that way.

Q. Do you know, if between the day Mr. Senecal got possession of the road and the day his shares were sold to the G. T. R., any profit was realized on the running of the road ?

A. That I could not tell.

Q. Do you know if there was any loss ?

A. That I cannot tell. I did not see the earnings,

Q. Have you received anything, as a shareholder, from the earnings of the road between those dates ?

A. Not a cent.

Q. Has there been no settlement with the shareholders ?

A. There was nothing paid the shareholders out of the earnings. They got nothing, only what they sold the stock for.

R. No dividends or interest ?

A. No ; those that sold out were forced and got a certain amount for their stock.

Q. Did the directors render any account to the shareholders ?

A. Before the time arrived for paying dividends or making statements, the road was sold and transferred to an other control, and there was no statement of any consequence made.

Q. Your claim is not yet settled ?

A. Not yet, it is still in court.

Q. Have you ever compared the offers of the syndicate to buy the road with the other offers ?

A. I cannot do that until I get the whole of them put together. There was quite a number of offers at different times.

Q. Can you make a comparison of the different offers and tell us, which in your opinion was the best ?

A. I cannot do that as the values vary at different times. For instance the worth of the road at one period when the government offered to lease it, at a certain price, was less than later on after additional expenditure was made on the road.

Q. What do you think of the necessity of asking for tenders for the sale of the road ?

A. It was publicly known that the government were desirous to sell, and I know several proposals were made by different parties.

Q. You made one yourself ?

A. It was pretty well known. There were several concerns who made proposals, several syndicates, I know of three or four, any party could have tendered that wished. There was a tender from Sir Hugh Allan, and from another syndicate of Sherbrooke and there were some other tenders from Montreal in addition to Sir Hugh Allan. There was also Mr. Senecal's. It was publicly known the government desired to get rid of the road, it was so stated in Parliament and in the news papers, Quebec September 1885.

The above is a correct transcription of my notes.

E. J. DUGGAN.

LE VINGT-HUITIÈME JOUR DE SEPTEMBRE 1885.

PRESENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal.

DEPOSITION de L'HON. JONATHAN S. G. WURTELE, *Orateur de L'Assemblée Législative de la Province de Québec, âgé de 57 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous avez été Trésorier de la Province de Québec pendant quelques années ?

R. Oui ; j'ai été Trésorier de la Province de Québec pendant deux ans moins quelques jours. J'ai prêté le serment d'office le vingt-sept janvier mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et monsieur Robertson, qui m'a succédé comme Trésorier, a été assermenté vers la fin de janvier mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884).

Q. Vous étiez Trésorier de la Province, lorsque le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental a été vendu par le gouvernement de la Province de Québec ?

R. Oui.

Q. Pourriez-vous expliquer comment fonctionnait le Département du Trésor en rapport avec le Département des Chemins de Fer ?

R. Quant aux subventions des chemins de fer, le Département du Trésor payait sur des arrêtés en conseil, adoptés à la demande du commissaire des chemins de fer ; et quant au chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, les paiements pour compte de construction se faisaient également sur des arrêtés en conseil, basés sur des réquisitions du Commissaire des chemins de fer. Les sommes requises par ces derniers arrêtés en conseil, étaient mises à la disposition du Commissaire des Chemins de Fer et portées au débit du compte de construction.

Q. Le Trésorier ne prenait aucune connaissance de la nature des dépenses faites pour construction ?

R. On faisait les paiements sur des arrêtés-en-conseil, comme un caissier de banque paie un chèque qui lui est présenté.

Q. Le Trésor, comme département séparé, connaissait-il la nature des dépenses faites pour construction ?

R. Dans certains cas les arrêtés en conseil mentionnaient la nature des paiements qui devaient être faits avec les deniers demandés ; dans d'autres cas, les arrêtés en conseil demandaient une certaine somme pour compte de construction sans spécifier la nature des travaux. Dans les deux cas, le Département du Trésor portait les montants ainsi demandés par des arrêtés en conseil au débit du compte de construction.

Q. Le trésorier tenait-il un compte séparé pour l'exploitation ?

R. Le Département du Trésor tenait un compte séparé pour l'explo-

tation du chemin de fer Q. M. O. & O. L'administration du chemin de fer versait, tous les jours, à la banque Jacques-Cartier les collections provenant de l'exploitation du chemin de fer, c'est-à-dire, les recettes brutes du chemin, et la banque en donnait avis au département du Trésor une fois par semaine; et ce dernier payait entre les mains de l'administration du chemin de fer Q. M. O. & O., les sommes qui étaient demandées, de temps à autre, pour les frais d'exploitation. Ces paiements étaient aussi faits sur des arrêtés en conseil.

Q. Où étaient déposées les recettes brutes par l'administration du chemin de fer ?

R. Ces argents étaient déposés à la banque Jacques-Cartier.

Q. Ils étaient déposés là au crédit du Trésor, et c'était sur des arrêtés en Conseil que vous donniez des chèques ?

R. Oui ; on donnait des chèques, pour les frais d'exploitation, pour le montant des arrêtés en conseil qui nous étaient remis. Les recettes étaient portées au crédit du compte de revenus, et les paiements, que le Département du Trésor faisait pour l'exploitation, étaient portés au crédit de ce même compte. Par exemple : je prends les comptes publics de l'année fiscale mil huit cent quatre-vingt-un, mil huit cent quatre-vingt-deux (1881-82), à la page dix (10), monsieur le Commissaire trouvera qu'un million vingt-quatre mille, neuf cent quatre-vingt quatorze piastres et quatre-vingt-quatorze centins proviennent des recettes, qui avaient été déposées par l'administration du chemin de fer au crédit du Trésor; à la page suivante monsieur le Commissaire trouvera une somme de sept cent cinquante trois mille, trois cent dix-neuf piastres (\$753,319.00), montant des sommes payées en vertu d'arrêtés en conseil à l'administration du chemin de fer pour les frais d'exploitation;

Q. Le Trésorier, lui, pouvait-il dire si ces sommes avaient été réellement dépensées ?

R. Le Trésorier mettait ces sommes à la disposition du Commissaire des Chemins de Fer, qui les transmettait à l'administration du chemin de fer; et l'administration rendait compte au département des chemins de fer. Les pièces justificatives du Département du Trésor étaient les arrêtés en conseil et les mandats acquittés. Le département du Trésor était, pour ainsi dire, comme une banque; il recevait les fonds et les versait comme une banque, en tenant ses comptes absolument de la même manière.

Q. Les sommes déposées au crédit du Trésor par l'administration du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, c'est-à-dire les recettes brutes, comment étaient-elles constatées? Receviez-vous des reçus de banque ?

R. La banque nous envoyait chaque semaine un certificat pour les argents qui avaient été déposés par l'administration du chemin de fer, et c'est sur ces reçus de la banque que nous faisons nos entrées au crédit du compte de revenus.

Q. Voulez-vous produire les états que vous avez mis devant la cham-

bre lors de la discussion du projet de vente du chemin de fer, et dire si, d'après vous, ces états sont corrects ?

R. Je produis des états, (pièce R,) que j'ai préparés en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), lors de la discussion en chambre des bills pour ratifier les deux ventes du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, c'est-à-dire la vente de la section Est et la vente de la section Ouest du chemin.

Q. Ces états ont-ils été préparés suivant les livres, comptes et documents des Départements des Chemins de Fer et du Trésor, et sont-ils conformes à ces livres, comptes et documents ?

R. Ces états ont été préparés sur des données que j'ai trouvées dans les livres du Département du Trésor, et sur des renseignements que le Département des Chemins de Fer m'a fournis, à ma demande. Ils sont strictement conformes aux entrées dans les livres et aux renseignements qu'on m'a fournis dans le temps.

Q. C'est de l'époque de la construction du chemin de fer par le gouvernement, c'est-à-dire en mil huit cent soixante et quatorze (1874) et en mil huit cent soixante et quinze (1875), que datent les emprunts faits par la Province ? C'est alors que le gouvernement a commencé à emprunter ?

R. Oui ; à l'exception du premier emprunt. Le premier emprunt, en mil huit cent soixante et quatorze (1874), avait été fait par le gouvernement de la Province pour lui permettre de payer les subventions votées par la Législature à différents chemins de fer de la Province, y compris les subventions votées au chemin de fer de la rive Nord et au chemin de colonisation de Montréal. Ce premier emprunt a été négocié avant que la Province eut entrepris la construction du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Les autres emprunts ont été faits pour fournir au gouvernement les moyens nécessaires pour lui permettre de continuer la construction du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental et pour acquitter certaines obligations contractées à cette fin.

Q. Voulez-vous référer à l'état numéro huit (8), et dire si c'est un compte exact des différents emprunts qui ont été faits par le gouvernement ?

R. La première subdivision de cet état contient une énumération correcte de la balance, à cette époque, des quatre emprunts négociés jusque-là.

Q. Voulez-vous me donner quelques détails sur les sommes portées à la troisième subdivision de cet état ?

R. La première somme de cent quatre-vingt-dix-neuf mille, sept cent trente-sept piastres et trente centins (\$199,737.30), est le montant d'un état que monsieur Moreau, secrétaire du Département des Chemins de Fer, m'avait fourni. Cet état établissait la balance due sur le prix de vente de certaines propriétés achetées pour le chemin de fer. Ces propriétés étaient les suivantes : la propriété Bellerive, quarante-cinq mille piastres (\$45,000.00) ; la ferme Gale, cent cinquante

quatre mille, quarante-neuf piastres et cinquante-huit centins (\$154,049.58) ; la succession Hastings, quatre-vingt-seize piastres et neuf centins (\$96.09) ; les héritiers Kimpton, trois cent cinquante-sept piastres et cinquante centins (\$357.50) ; les héritiers McConnell, deux cent trois piastres et treize centins (\$203.13) ; les héritiers Smith, trente-une piastres (\$31.00) ; total, cent quatre-vingt-dix-neuf mille, sept cent trente-sept piastres et trente centins (199,737.30).

Mais monsieur Moreau, par inadvertance, avait fait une erreur dans l'état qu'il m'avait ainsi fourni. Il avait omis une somme de vingt-une piastres (\$21.00), due à Joseph Saurioles et une autre somme de soixante-onze mille, neuf cent soixante-trois piastres et quarante-quatre centins (\$71,963.44), due pour la ferme Gale en sus de la somme ci-dessus mentionnée. Ces omissions auraient élevé cet item à la somme de deux cent soixante-onze mille, sept cent vingt une piastres et soixante quatorze centins (\$271,721.74). Il a aussi omis certaines autres sommes dues pour achat de terrain ; mais je crois que la raison de cela, c'est que dans le temps les montants n'étaient pas encore établis.

Par exemple : il était aussi dû pour achat de terrain trois mille piastres à madame Scott, pour un terrain situé à Hull ; deux mille quatre cent vingt-neuf piastres et soixante centins à madame Clunie, pour un terrain à Lachute et pour dommages résultant de la prise de possession de sa propriété ; quinze cents piastres à monsieur Alonzo Wright, pour un terrain à Hull.

La somme d'un million deux cent quarante-deux mille, huit cent quatre-vingt piastres et douze centins (\$1,242,880.12), étant le deuxième item de la subdivision trois (3), a été basé sur des estimations que le Département des Chemins de Fer m'a fournies.

Q. Pouvez-vous dire, par vous-même, si ces états étaient exacts ou non ?

R. Je n'avais aucune connaissance personnelle des différentes sommes formant le total de ces estimations ; et, n'étant pas ingénieur, je n'avais pas les connaissances nécessaires pour les vérifier. Ce total contient une somme de cent mille piastres (\$100,000.00), étant l'estimation qui m'a été fournie, pour le montant qui serait payable par le Gouvernement, nonobstant la vente. Une certaine balance restait due sur des travaux ; et cette somme a été entrée, par moi, dans les estimations, et se trouve portée dans le budget de l'année mil huit cent quatre-vingt-trois (1883). Il contient, en outre, une somme de cent trente-deux mille, huit cent quatre-vingt piastres et douze centins, (\$132,880.12) qui était la somme demandée par l'administration du chemin de fer pour le montant des dépenses de construction encourues dans le mois de février mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et pour laquelle un arrêté en Conseil avait été passé, sur la demande du Commissaire des Chemins de Fer.

Le troisième item d'un million dix mille piastres (\$1,010,000) se trouve décomposé à l'état numéro sept (7), qui précède. Cet état a été

préparé sur des données fournies par le Département des Chemins de Fer.

Q. Les omissions, que vous venez de mentionner sur l'état numéro huit (8), diminuait donc les obligations de la Province de Québec au lieu de les augmenter ? Ces obligations étaient donc plus considérables qu'elles ne paraissaient l'être d'après cet état ?

R. Oui ; elles étaient plus considérables, et la somme de cent mille piastres, qui m'avait été donnée comme l'estimation des paiements à faire, se trouvait insuffisante pour rencontrer les obligations du gouvernement pour la construction du chemin de fer.

Q. Pourriez-vous indiquer un chiffre approximatif des sommes vraiment dues, à la place de cette somme de cent mille piastres ?

R. La seule connaissance que j'en ai, c'est le paiement qui a été plus tard effectué de certaines obligations. Il faut remarquer, néanmoins, que dans l'état que je produis, je n'ai pas inclus le montant qui pouvait être accordé plus tard à MM. McGrecvy et McDonald, entrepreneurs du chemin. Le montant constaté plus tard par les sentences arbitrales a été de cent trente-sept mille, neuf cent quatre piastres (\$137,904.00) pour monsieur McDonald, et cent quarante-sept mille, quatre cent soixante-treize piastres (147,473.00) pour monsieur McGreevy.

Il faut aussi ajouter à cet état une somme de trois cent mille piastres (\$300,000.00) pour achever les bâtisses du Parlement, comme obligation de la Province. Cette somme n'était pas encore due, mais le gouvernement avait décidé de compléter les bâtisses parlementaires et c'était, par conséquent, une obligation de la Province. Il a fallu emprunter, de plus, cette somme de trois cent mille piastres.

Q. Pouvez-vous dire de combien se trouve être la différence entre la somme de cent mille piastres, dans l'estimation dont vous avez parlé plus haut, et la somme qui a été vraiment payée depuis et qui était due alors ?

R. C'est la différence entre la somme de cent mille piastres et les sommes suivantes, qui étaient dues : à monsieur John McDougall, pour matériel roulant, vingt-un mille, neuf cent seize piastres et quatre-vingt-dix-huit centins (\$21,916.98) ; à monsieur Beemer, quarante-deux mille cinq cents piastres (\$42,500.00), pour balance due suivant le règlement sur la construction du pont de Hull ; cent trente-cinq mille, sept cent trente piastres et soixante centins (\$135,730.60), pour achats de terrains et travaux pour la prolongation de la voie du chemin de fer depuis Hochelaga jusqu'au terrain des casernes à Montréal ; quarante-quatre mille deux cent soixante-quinze piastres et soixante-quatorze centins (\$44,275.74), à messieurs St Louis et frère, pour travaux faits aux ateliers à Montréal ; douze mille cinq cent cinquante-trois piastres (\$12,553.00), à la compagnie Toronto Bridge Company, pour balance de compte ; dix mille soixante-dix-huit piastres et soixante-douze centins (\$10,078.72), à L. A. Roberge, pour travaux sur l'embranchement de St. Félix de Valois ; dix mille cinq cent piastres (\$10,500.00), à MM. Hogan et Beaufort, à titre d'indemnité pour la non-construc-

tion d'un pont; dix-huit mille cent dix-neuf piastres et trente-sept centins, (\$18,119.37) à la corporation de la cité de Québec, pour balance du prix d'achat du terrain du Palais; vingt-neuf mille, six cent trente-neuf piastres et trente-deux centins, (\$29,639.32) pour frais des arbitres et des avocats dans les arbitrages de messieurs McDonald et McGreevy; une autre somme de quatre mille piastres, (\$4,000.00) demandée par arrêté en conseil pour dépenses de ce même arbitrage, mais dont j'ignore l'application; cinq mille piastres, à MM. Lacoste et Globensky, pour leurs honoraires, etc, en rapport avec la vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental; deux mille piastres, (\$2,000.00) à titre d'indemnité, à l'ingénieur Peterson; mille cinq cent soixante-quinze piastres, (\$1,575.00) pour intérêts payés à monsieur Papineau, sur le prix d'achat de la propriété Bellerive; et vingt-cinq mille neuf cent quatre-vingt-quatorze piastres, et trente-un centins (\$25,994.31) pour des comptes payés par le département des chemins de fer, mais dont je ne connais pas les détails.

Il faut néanmoins déduire des deux sommes de cent trente-cinq mille, sept cent trente piastres et soixante centins (\$135,730.60) et quarante-quatre mille deux cent soixante-quatorze piastres et soixante et quatorze centins (\$44,274.74), payées pour la prolongation de la voie et pour la construction des ateliers à Montréal, une somme de cinquante-trois mille, sept cent trente-huit piastres et quarante-deux centins (\$53,738.42) remboursée par la compagnie "Canadian Pacific Railway Company," étant la valeur estimée des travaux qui ont été faits après le quatre mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), date de la vente à cette compagnie de la Section-Ouest du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

Il y aura aussi à déduire sur le premier item de cent trente-cinq mille, sept cent trente piastres et soixante centins (\$135,730.60) une somme de soixante-treize mille, quatre vingt-huit piastres et vingt-deux centins remboursable par la Corporation de Montréal.

J'ignorais complètement les détails que je viens de donner lorsqu'on m'a fourni l'item de cent mille piastres (\$100,000.00) en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

Pour expliquer et compléter les réponses que je viens de donner, je produis les états marqués pièces O et P.

Q. Savez-vous si l'état numéro sept (7), qui mentionne les travaux qui restaient à faire était basé sur des rapports d'ingénieur ?

R. Je l'ignore. Les renseignements, quant à cela, m'ont été fournis par le département des chemins de fer.

Q. Pourriez-vous donner quelques explications au sujet de la somme de quatre-vingt-sept mille cinq cents piastres (\$87,500.00) que je trouve portée à la page deux (2) de la pièce P., pour paiements mensuels des frais de construction pour les mois d'avril, mai et juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

R. Ces paiements ont été faits dans l'intervalle qui s'est écoulé entre l'époque de la vente et celle de la livraison du chemin de fer. L'admi-

nistration du chemin de fer était d'avis qu'on ne pouvait pas arrêter les travaux de construction sur la voie, ainsi que les travaux de parachèvement, comme *ballastage* et autres, que l'on avait l'habitude de payer mensuellement.

Le gouvernement a accédé à cette opinion, mais dans l'arrêté en conseil passé pour autoriser ces paiements mensuels, il a été spécialement mentionné que ces sommes devaient être remboursées par les deux compagnies acquéreurs, dans la proportion des travaux faits sur les deux sections du chemin de fer.

Q. Ces sommes ont-elles été remboursées par ces compagnies ?

R. Elles ne l'ont pas été, à ma connaissance. J'ai, plusieurs fois, durant que j'occupais la charge de Trésorier de la Province, demandé à monsieur Louthood, le comptable de l'administration du chemin de fer, de répartir les dépenses ainsi faites et payées dans les mois d'avril, mai et juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), entre les deux sections du chemin de fer, de manière à pouvoir réclamer de ces deux compagnies les sommes qu'elles devaient rembourser au gouvernement. Monsieur Louthood m'a toujours promis de faire cet état aussitôt qu'il le pourrait, mais ne me l'a jamais donné.

Q. L'état No 9 indique en gros le coût du chemin de fer à l'époque de la vente ?

R. Oui ; mais il y a là une erreur dans la somme de cent quatre-vingt-dix-neuf mille, sept cent trente sept piastres et trente centins (\$199,737.30) et dans celle de cent mille piastres (\$100,000.00), ainsi que je l'ai déjà mentionné et expliqué au sujet de l'état No. 8.

Il faut aussi ajouter les montants des sommes allouées par les arbitres à MM. McGreevy et MacDonald. Cet état No 9 se trouve également expliqué et complété, par les pièces O. et P, que je viens de produire.

L'état numéro 9, qui mentionne ces sommes, n'est pas un extrait des livres du Trésorier de la Province quant à tout son contenu.

Q. Les états numéros onze et douze (11 et 12) sont des calculs que vous avez faits pour démontrer que la vente était avantageuse, vu l'état des finances du gouvernement ?

R. Oui ; j'étais d'opinion que, vu l'état des finances, il était de la plus haute importance de dégrèver autant que possible le budget. Le déficit annuel moyen s'élevait alors à cinq cent quatre-vingt mille, six cent cinq piastres (\$580,605.00), mais sans comprendre dans les recettes les profits que l'exploitation du chemin de fer pouvait donner. En déduisant ces profits probables, que j'estime à la somme de deux cent cinquante mille piastres (\$250,000.00) par année, il restait encore une balance de déficit de trois cent trente mille, six cent cinq piastres (\$330,605 00).

En vendant aux conditions mentionnées dans les deux contrats, et en déduisant l'intérêt sur le prix de vente et l'amortissement d'un pour cent sur ce même montant, formant la somme de quatre cent soixante dix-sept mille, quatre cent vingt piastres (\$477,420.00), le déficit se trouve réduit à la somme de cent trois mille, cent quatre-vingt-cinq piastres (\$103,-

185.00), il y avait donc un avantage de deux cent vingt-sept mille, quatre cent vingt piastres (\$227,420.00) par année à réaliser en vendant le chemin.

Q. Voulez-vous me dire de quelle manière vous avez calculé cette moyenne dans l'état numéro cinq (5) ?

R. J'ai établi la moyenne annuelle des recettes et des dépenses indiquées dans l'état numéro cinq, en prenant plusieurs années consécutives des recettes et des dépenses ; et cet état se trouve complété par l'état numéro quatre (4). Je réfère aussi à l'état numéro quatre (4), qui se trouve annexé à mon discours sur le budget pour l'année mil huit cent quatre-vingt-deux, et qui constate que la moyenne des déficits pour les quatre années antérieures, se montait à cinq cent quatre-vingt-neuf, mille sept cent vingt-trois piastres et soixante dix-huit centins (\$589,723.78.) Pour compléter la réponse que je viens de donner, au sujet des différents états se rapportant à la vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, je réfère aux autres états, qui se trouvent annexés à mon discours du quinze mai mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), sur le budget.

Q. Voulez-vous dire, si tous les chiffres mentionnés en ces différents états sont des extraits fidèles des livres du Trésor, et sont conformes aux renseignements qui vous ont été fournis par le Département des Chemins de Fer ?

R. Oui.

Q. L'état numéro treize fait-il connaître exactement les soumissions, qui ont été faites pour l'achat du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ?

R. Je l'ai préparé, avec autant d'exactitude que possible, sur les soumissions dont j'ai eu connaissance.

Q. Et vous n'avez jamais eu connaissance d'autres soumissions que celles qui sont mentionnées en cet état ?

R. Non; et je n'ai jamais vu d'autres soumissions que celles-là.

Q. S'il y en avait eu d'autres, en auriez-vous eu connaissance ?

R. Parfaitement, et je ne pense pas qu'il y en ait eu d'autres.

Q. Savez-vous ce que sont devenus les documents que vous mentionnez en cet état numéro treize (13), et dans lesquels se trouvent les différentes soumissions qui ont été faites ?

R. Je présume que ces documents sont au département des chemins de fer.

Q. Ces documents n'ont pas été imprimés ?

R. Oui ; et l'état numéro quinze (15) en question, a été préparé par moi sur une copie imprimée des soumissions.

Je n'ai jamais vu de soumission de la part du Pacifique pour l'achat de tout le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ; et j'ai compris pendant le cours des négociations que le Pacifique refusait de faire des offres pour l'achat de tout le chemin ; il ne voulait acheter que la section Ouest. Je n'ai jamais eu de rapports officiels avec les représentants de la compagnie Canadian Pacific Railway Company,

mais dans les rapports personnels et privés, que j'ai eus avec quelques-uns des principaux représentants de cette compagnie, j'ai compris qu'ils ne désiraient pas acheter la section Est du chemin de fer.

Advenant une heure de l'après-midi, la présente déposition est ajournée au lendemain, le vingt-neuf septembre, mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885).

Et le témoin ne dit rien de plus, et la présente déposition lui ayant été lue, il déclare qu'elle contient la vérité et y persiste.

(Signé)

JOS. P. ROY,
Sténographe.

Advenant le vingt-neuvième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), la déposition de l'honorable Jonathan S. C. Würtele est continuée.

Q. Nous en étions hier aux soumissions ?

R. Oui, monsieur. Les états que j'avais préparés pour la discussion sur la vente de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), que j'ai produits hier, et dont j'ai expliqué certains tableaux dans mon témoignage, se trouvent insérés dans les documents de la session de mil huit cent quatre-vingt-un mil huit cent quatre-vingt-deux (1881-82), Volume 15, no. 2. C'est le document no. 25.

Q. Au tableau No. 14 de cet état, je vois qu'il est spécialement question des soumissions Hall, et Allan, Rivard et compagnie. Voulez-vous dire si ces soumissions obligeaient les soumissionnaires à acheter, ou si l'achat par eux était facultatif ?

R. Je vois, en référant au discours que j'ai fait en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), pendant que j'avais les soumissions entre les mains, que je me suis exprimé comme suit : " Les soumissions Hall, et Allan, Rivard et compagnie ne comportent que l'affermage du chemin, non pas " avec l'obligation, mais simplement avec le droit d'acheter."

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet des lignes de St-Lin et de St. Eustache ? Savez-vous d'abord si le gouvernement a contribué pour quelque chose à la construction de ces deux lignes-là, autrement que par des subventions ?

R. Il y a eu des subventions pour ces lignes-là comme pour d'autres lignes de chemin de fer. Mais s'il y a contribué autrement, je l'ignore.

Q. Vous savez qu'on a accusé le gouvernement d'avoir vendu ces lignes-là, en même temps que la section Ouest, afin de faire profiter d'autant les porteurs de bons, d'actions de la compagnie. Avez-vous quelques renseignements à nous donner là-dessus ?

R. Je ne connais rien du tout personnellement à ce sujet-là.

Q. Vous en avez entendu parler comme tout le monde ?

R. Oui, monsieur.

Q. Mais vous ne connaissez aucun détail ?

R. Je ne connais rien.

Q. Vous ne connaissez aucun fait que vous puissiez jurer ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous ne connaissez rien autre chose que ce qui se trouve dans le contrat ?

R. Non, monsieur ; rien autre chose.

Q. Pouvez-vous nous dire si cette vente n'était pas plutôt faite dans l'intérêt des localités, où ces lignes de chemin de fer ne passent que dans l'intérêt du Pacifique ?

R. Je dirai ceci : sans connaître quel était le motif qui a induit le Pacifique à acheter les deux lignes en question, je suis d'opinion que la vente était plutôt dans l'intérêt des localités, que dans l'intérêt de la compagnie qui les achetait, parce que je considère que ces lignes ne sont pas des lignes actuellement payantes, et que le service de ces lignes est plus avantageux aux localités qu'à la compagnie chargée de les exploiter.

Q. Savez-vous si le gouvernement a fourni quelque chose dans la construction des lignes de Berthier et Joliette ?

R. Je n'ai aucune connaissance personnelle de ce que le gouvernement a pu dépenser pour la construction de l'embranchement de Berthier. Quant à celui de Joliette, pendant que j'étais Trésorier de la Province, une somme de dix mille soixante-dix-huit piastres et soixante-douze centins (\$10,078.72) a été payée à monsieur L. A. Roberge, pour règlement final de son compte pour la construction de la prolongation de cet embranchement à St-Félix de Valois.

Q. C'est tout ce que vous connaissez à ce sujet-là, et vous ne connaissez pas d'autre chose ?

R. Non, monsieur.

Q. Voulez-vous nous dire, si parmi les terrains qui ont été acquis par le gouvernement, à diverses époques, à Montréal, pour la construction du chemin de fer du Nord, il en est qui ont été payés plus cher qu'ils ne valaient, ou qui n'étaient pas utiles ? Je veux parler des propriétés Bellerive, Gale, d'Hochelaga et du Mile-End ?

R. J'ai une connaissance personnelle des achats faits par le gouvernement, (je dis des achats, parce qu'il y a eu trois achats par le gouvernement) de parties de la ferme Gale. Les prix payés pour les achats des différentes parties de la ferme Gale n'étaient pas exagérés.

Q. Ce que vous dites là pour la propriété Gale, pouvez-vous le dire pour les autres propriétés ?

R. Oui.

D'après moi, les achats de terrains sur la ferme Gale étaient non-seulement utiles, mais nécessaires pour l'exploitation du chemin de fer ; la preuve, c'est qu'ils n'en ont pas assez grand aujourd'hui, et qu'ils seront obligés d'en acheter. Quant à la propriété Bellerive, je crois que son étendue n'était pas suffisante pour l'objet auquel on la destinait.

Q. Est-ce qu'elle a servi tout de même ? Est-ce qu'elle sert au chemin de fer ?

R. Elle ne sert pas actuellement et n'a jamais servi, que je sache, pour les fins du chemin de fer. Le terrain a été cédé à la corporation de la cité de Montréal, moyennant un loyer nominal, et est transformé aujourd'hui en place publique. C'est un petit parc.

Q. Au Mile-End, n'y a-t-il pas une autre propriété, qui a été achetée-là ?

R. Je ne connais rien personnellement quant aux propriétés du Mile-End.

Q. Il y a eu différents règlements, entre le gouvernement, l'administration du chemin de fer du Nord et la cité de Montréal ?

R. Oui, monsieur.

Q. A deux époques différentes ? Le premier règlement, je crois, a eu lieu sous l'administration Joly, et il y a eu un autre règlement sous l'administration Chapleau. Connaissez-vous ces règlements, et pouvez-vous nous dire s'ils étaient avantageux ou non ?

R. Je n'ai eu une connaissance personnelle que du dernier règlement, effectué sous l'administration Chapleau.

Q. Ce règlement, le considérez-vous comme avantageux ?

R. Oui, monsieur ; je considère ce règlement comme avantageux, car, tout en réglant une question litigieuse, le gouvernement a eu des avantages pécuniaires.

Q. Du premier règlement, vous n'en connaissez rien ?

R. Je ne me rappelle pas quelles étaient les conditions de ce premier règlement. Je sais qu'il y en a eu un, mais je ne me rappelle pas des conditions.

Q. Avez-vous jamais fait quelques calculs au sujet du règlement du gouvernement avec la cité de Québec, et pourriez-vous nous démontrer, par des chiffres, dans quelle mesure ce règlement a pu être avantageux à l'une ou l'autre des parties contractantes ?

R. J'ai fait quelques calculs qui démontrent que le règlement fait par le gouvernement avec la cité de Québec était moins favorable à cette ville que le règlement effectué avec la cité de Montréal l'était pour cette dernière ville.

Par l'arrangement avec Montréal, cette cité a payé trois cent quarante-six mille, six cent quarante-quatre piastres (\$346,644.00), et a cédé du terrain pour lequel une somme de cent cinquante mille piastres (\$150,000.00) avait été réservée sur sa souscription d'un million. Elle doit payer cinquante mille piastres (\$50,000.00) comme contribution à la construction du pont de Hull, et doit rembourser au gouvernement ce que l'expropriation pour la voie entre Hochelaga et la place Dalhousie a coûté en sus de cent trente-deux mille piastres (\$132,000.00). Ce remboursement a depuis été fixé par le Département des Chemins de Fer à une somme de soixante-treize mille, quatre-vingt-huit piastres et vingt-deux centins (\$73,088.22). Tout ceci forme une somme totale de six cent dix-neuf mille, sept cent trente-deux piastres et vingt-deux centins (\$619,732.22), et la cité a renoncé au droit qu'elle avait de réclamer du gouvernement des intérêts à cinq

pour cent sur sa contribution. Par l'arrangement avec la cité de Québec, cette ville a contribué cent quarante-trois mille piastres (\$143,000.00) en actions, portant intérêt à sept pour cent par an, de son capital permanent consolidé, et deux cent vingt mille piastres (\$220,000.00) en débetures, portant intérêt à cinq pour cent, formant une somme de trois cent soixante trois mille piastres (\$363,000.00), et elle abandonne aussi le droit de réclamer du gouvernement des intérêts à cinq pour cent sur cette somme.

Maintenant, en mil huit cent quatre-vingt-un (1881), la valeur de la propriété foncière, à Montréal, se montait en chiffres ronds à soixante millions, et sa valeur dans la cité de Québec à quinze millions. Dans cette proportion, la ville de Québec n'aurait dû contribuer que cent cinquante-quatre mille, neuf cent trente-trois piastres et cinq centins (\$154,933.05), au lieu de contribuer, comme elle l'a fait, à trois cent soixante-trois mille piastres (\$363,000.00).

Il y a un autre point de vue. La cité de Québec avait souscrit un million, payable en inscriptions sur son grand livre, portant intérêt à sept pour cent, et formant un paiement annuel de soixante-dix mille piastres (\$70,000). Par le statut de mil huit cent soixante-quinze (1875), elle avait droit à un intérêt de cinq pour cent sur sa souscription, dans le cas où les revenus du chemin de fer auraient permis ce paiement, ce qui formait une différence contre la ville de vingt mille piastres (\$20,000) par an.

Par le règlement, la ville paie une somme annuelle de dix mille dix piastres (\$10,010), pour intérêts à sept pour cent sur les actions, au montant de cent quarante-trois mille piastres (\$143,000), livrées à M. McGreevy, et onze mille piastres (\$11,000) pour l'intérêt à cinq pour cent sur les débetures, au montant de deux cent vingt mille piastres (\$220,000), livrées au gouvernement, formant en tout vingt-un mille, dix (\$21,010.00). Cela fait une somme de mille, dix piastres (\$1,010.00) de plus que la différence entre les obligations de la cité vis-à-vis du gouvernement, et celles du gouvernement vis-à-vis d'elle.

Q. Pourriez-vous nous donner quelques chiffres au sujet de l'échange de terrain entre le gouvernement et la cité de Québec ?

R. Non, monsieur.

Q. Considérez-vous qu'en renonçant aux avantages que lui accordait la clause dix-sept (17) du contrat, le gouvernement a perdu quelque chose, et si oui, dans l'intérêt de qui ? À qui cette perte a-t-elle profité ?

R. Je considère qu'en renonçant aux avantages que lui conférait la clause dix-sept (17) du contrat de vente, le gouvernement a perdu une encaisse de trois cent cinquante-sept mille piastres (\$357,000.00) ; mais cet abandon a été fait avec l'assentiment de la législature, qui connaissait, lors du vote de l'article (7) de la loi confirmant la vente, les conséquences de cet article, et cet abandon a été fait dans les intérêts de la ville de Québec. Je considère que l'arrangement intervenu plus tard entre la ville de Québec et le gouvernement était juste pour la cité de Québec et raisonnable pour le gouvernement. J'entends

par encaisse, le montant que le gouvernement aurait touché en argent, si on eut maintenu la clause dix-sept (17) du contrat.

Q. Dans votre discours sur le budget, prononcé le seize (16) de février mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), à la page trente-six (36), vous indiquez comme surplus de recettes, pour l'année mil huit cent quatre-vingt-un, mil huit cent quatre-vingt-deux (1881-82), deux cent soixante et onze mille, six cent soixante-quinze piastres et quatre-vingt-quatorze centins (\$271,675.94), et je trouve le même chiffre à l'état numéro quatre (4) annexé à votre discours. Voulez-vous référer au rapport du Commissaire des Chemins de Fer pour l'année mil huit cent quatre-vingt-un, mil huit cent quatre-vingt-deux (1881-1882), et me dire si cette somme ne devrait pas être réduite, pour montrer le résultat exact de l'exploitation du chemin de fer pendant cette année-là ?

R. J'ai donné comme profits l'excédant des recettes sur les frais d'exploitation, tel que constaté par les recettes et les paiements dans les livres du Département du Trésor, les recettes s'élevant à un million, vingt-quatre mille, neuf cent quatre-vingt-quatorze piastres et quatre-vingt-quatorze centins (\$1,024,994.94), et les frais d'exploitation s'élevant à sept cent cinquante-trois mille, trois cent dix-neuf piastres (\$753,319.00), la différence de deux cent soixante et onze mille, six cent soixante-quinze piastres et quatre-vingt-quatorze centins (\$271,675.94), constituant les profits nets, d'après les livres du Trésor.

Les officiers du Département du Trésor ignoraient ce qui restait à collecter en recettes, et ce qui restait à payer en dépenses.

Q. Ce qui restait à payer en dépenses, si le gouvernement eût gardé le chemin, et le montant à collecter en recettes sauraient donc été inclus dans le compte des recettes et des dépenses de l'année suivante ? Et cela ne donne pas le résultat exact des opérations de l'année ?

R. Non. Je n'ai donné, comme je l'ai déjà expliqué, que la différence entre le montant reçu et le montant payé par le Département du Trésor. Je vois par le rapport du Commissaire des chemins de fer, auquel on attire mon attention, qu'il y avait au trente (30) de juin, mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), une somme de dix-neuf mille, huit cent quatre-vingt-onze piastres et soixante-quatorze centins (\$19,871.74), due à l'administration du chemin de fer pour l'année, et qu'il restait à payer à la même date sur les frais d'exploitation, une somme de quatre-vingt-cinq mille, cent quatre-vingt-neuf piastres et soixante-seize centins (\$85,189.76), ce qui, d'après le Commissaire des chemins de fer, aurait réduit les recettes nettes de cette année-là à une somme de deux cent six mille trois, cent soixante et dix-sept piastres et quatre-vingt-douze centins (\$206,377.92); mais dans mon opinion, cela ne donnerait pas encore le résultat certain des opérations de l'année, car il a dû entrer, tant dans le chiffre des recettes que dans celui des dépenses, des sommes qui provenaient des opérations de l'année précédente.

Q. C'est ce qui a lieu dans toutes les administrations ?

R. Oui, monsieur. Je puis faire cette remarque générale, tendant à expliquer les différences qui peuvent se rencontrer entre les chiffres de l'admi-

nistration du chemin de fer et ceux des livres du Trésor: c'est qu'au Trésor on ne tient compte que des sommes actuellement encaissées et des sommes actuellement déboursées, tandis que le département du chemin de fer tient compte, en outre, des sommes gagnées et non encore payées à l'administration, de même que des sommes dues par l'administration et non encore acquittées par l'administration

Q. Est-il à votre connaissance que le vote de quelques députés en faveur de la vente du chemin de fer du Nord ait été influencé par des promesses et des avantages pécuniaires ou autres ?

R. Je ne connais aucun membre qui ait été influencé de cette manière. Je n'ai jamais eu connaissance d'aucune tentative de cette nature. J'aurais eu honte moi-même d'en faire, et j'aurais honte d'un député Canadien, qui se serait laissé approcher de la sorte.

Et le témoin ne dit rien de plus,

Je, soussigné, sténographe assermenté, certifie que tout ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

(Signé)

NARCISSE MALENFANT,

Sténographe.

LE NEUVIÈME JOUR DE JUIN 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal.

DEPOSITION de L'HON. JONATHAN S. C. WURTELE, *orateur de l'Assemblée Législative de Québec, de la cité de Montréal, âgé de 58 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous avez déjà été entendu comme témoin devant cette commission ?

R. Oni.

Q. Voulez-vous référer aux états préparés par vous et mis devant la Chambre, lors de la discussion du projet de la vente du chemin de fer, en avril mil huit cent quatre-vingt-deux et me dire, si le chiffre qui y est mentionné, c'est-à-dire vingt-sept mille deux cent quatre-vingt-deux piastres et soixante-un centins (\$27,282-61), à la page VIII de l'état no. 3, représente le résultat exact des opérations du chemin de fer pendant l'année mil huit cent quatre-vingt ?

R. Quand j'ai soumis cet état à la Législature, je croyais que cette somme était la différence en déficit entre les recettes et les dépenses du chemin de fer rapportées au Département du Trésor par l'administration du chemin de fer, pour l'année fiscale mil huit cent soixante dix-neuf-mil huit cent quatre-vingt ; mais après que le commissaire eut attiré mon attention sur ce chiffre, il y a quelques jours, j'ai constaté qu'il y avait erreur, et que ce chiffre ne représente pas exactement le résultat des opérations du chemin pour l'année en question.

Lorsque l'Honorable Pierre Bachand était Trésorier de la Province, en mil huit cent soixante-dix-huit, il a fait faire un état constatant les recettes et les dépenses de la province pour les années fiscales depuis le premier juillet mil huit cent soixante-sept (1867), jusqu'au trente juin mil huit soixante-dix-sept (1877).

Peu de temps après la vente du chemin de fer, j'ai donné instruction à M. Machin, l'assistant-Trésorier, de continuer cet état et d'y ajouter les années fiscales du premier de juillet mil huit cent soixante-dix-sept au trente juin mil huit cent quatre-vingt, ainsi que la partie de l'année fiscale alors courante du premier de juillet mil huit cent quatre-vingt-un au quatre mars mil huit cent quatre-vingt-deux, en y ajoutant, entr'autres choses, deux colonnes pour indiquer les recettes et les dépenses du chemin de fer. Les montants mentionnés dans ces dernières colonnes se trouvaient inclus dans le total des recettes et des dépenses, pour chaque année correspondante.

L'état qui a été ainsi préparé par M. Machin, ou sous sa direction, est l'état no. 1, mis devant la chambre en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882). Dans cet état il donne pour l'année mil huit cent soixante-dix-neuf, mil huit cent quatre-vingt (1879-1880), comme recettes

du chemin de fer, une somme de trois cent quatre-vingt-douze mille cinq cent vingt-deux piastres et soixante-douze centins (\$392,522.72), et comme dépenses, quatre cent dix-neuf mille huit cent cinq piastres, trente-trois centins (\$419,805.33). C'est la différence entre ces deux sommes que j'ai donnée comme étant le déficit des opérations du chemin de fer pendant l'année mil huit cent quatre-vingt (1880), à la page VIII du dit état.

Depuis que le commissaire a attiré mon attention là-dessus, j'ai référé aux comptes publics de l'année mil huit cent quatre-vingt (1880). Je vois, dans le rapport de l'auditeur, que dans la somme de quatre cent dix-neuf mille huit cent cinq piastres, trente-trois centins, (\$419,805.33) montant des dépenses du chemin de fer, se trouve incluse une somme de cent quarante-deux mille trois cent cinquante-sept piastres et trente six centins, (142,357.36) réellement payée pour frais de construction mais entrée au comptes de frais d'exploitation. Ceci réduit les frais d'exploitation de quatre cent dix-neuf mille huit cent cinq piastres, et trente trois centins (\$419,805.33) à la somme de deux cent soixante-dix-sept mille quatre cent quarante-sept piastres et quatre-vingt dix-sept centins, (277,447.97) et produit comme résultat des opérations de l'année, basé sur les rapports faits par l'administration du chemin de fer au Département du Trésor, une somme de cent quinze mille, soixante-quatorze piastres, et soixante quinze centins (115,074.75) de recettes nettes, au lieu du déficit de vingt sept mille deux cent quatre-vingt-deux piastres et soixante-un centins (\$27,282.61) mentionné à l'état No. 3.

Je crois que l'auditeur aurait dû, en préparant les comptes, pour l'année fiscale expirée le trente juin mil huit cent quatre-vingt, déduire la somme en question de cent quarante-deux mille trois cent cinquante-sept piastres, trente-six centins, (\$142,357.36) de la somme de quatre cent dix-neuf mille, huit cent cinq piastres, et trente trois centins, (419,805.33) entrée à la page IX des comptes de cette année (1880) et porter en compte, comme le montant des dépenses du trafic, la somme de deux cent soixante-dix-sept mille deux cent quarante sept piastres, et quatre-vingt dix-sept centins (\$277,247.97); et qu'il aurait dû ajouter cette somme de cent quarante-deux mille, trois cent cinquante-sept piastres, et trente-six centins, (\$142,357.36) à celle de cinq cent un mille, quatre cent quatre-vingt-dix piastres et trente-neuf centins, (\$501,490.39) portée à la même page des comptes publics comme paiements faits pour le compte des chemins de fer, y compris les frais de construction du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et ainsi, porter cette somme à six cent trente-un mille huit cent quarante-sept piastres, et soixante-quinze centins (\$631,847.75).

Une conséquence, de ne pas avoir fait ce virement de compte a été l'erreur commise dans les états que j'ai soumis à la chambre en mil huit cent quatre-vingt-deux, et que cette erreur a été répétée par M. Machin en mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884) dans l'état préparé conformément à un ordre de la chambre, en date du vingt-quatre avril

mil huit cent quatre-vingt-quatre, (1884) et qui forme partie du rapport no. 84 des documents sessionnels de l'année (1884).

Une autre conséquence de cette omission de virement de compte a été que les paiements du Fond Consolidé du Revenu pour l'année fiscale mil huit cent soixante-dix-neuf, mil huit cent quatre-vingt (1879-80) paraissent aux comptes publics comme deux millions, neuf cent soixante-dix-neuf mille, six cent quatre-vingt-quatorze piastres, et trente-deux centins (\$2,979,694.32), au lieu de deux millions huit cent trente-sept mille, trois cent trente-six piastres, et quatre-vingt-seize centins (\$2,837,336.96), et que le découvert de cette même année figure dans mon état comme de quatre cent quatre-vingt-trois mille, cent dix-sept piastres et treize centins (\$483,117.13), au lieu de trois cent quarante mille, sept cent cinquante-neuf piastres, et soixante-dix-sept centins (\$340,759.77).

Cette erreur n'affectait pas la position financière du Trésor au quatre mars, mil huit cent quatre-vingt-deux.

Le découvert total alors, du fond consolidé du revenu et du fond consolidé des chemins de fer, était de quatre cent soixante quinze mille, sept cent dix-neuf piastres et trente quatre centins (\$475,719.34). Seulement, si l'erreur n'avait pas été commise, le découvert du fond consolidé du revenu aurait été de soixante douze mille, cent vingt sept piastres et huit centins (\$72,127.08), au lieu de deux cent quatorze mille, quatre cent quatre-vingt-quatre piastres et quarante quatre centins (\$214,484.44) et le découvert du fond consolidé des chemins de fer aurait été de quatre cent trois mille, cinq cent quatre-vingt-douze piastres, et vingt six centins, (\$403,592.26), au lieu de deux cent soixante et un mille, deux cent trente quatre piastres, et quatre-vingt dix centins (\$261,234.90), les uns et les autres formant ensemble le même total de quatre cent soixante-quinze mille, sept cent dix-neuf piastres et trente quatre centins (\$475,719.34); mais cette erreur affectait le résultat des opérations du chemin, puisqu'elle constatait un déficit, pour l'année mil huit cent quatre-vingt (1880), de vingt sept mille, deux cent quatre-vingt-deux piastres et soixante-un centins (\$27,282.61), au lieu d'un surplus de cent quinze mille, soixante quatorze piastres et soixante quinze centins (\$115,074.75), d'après les rapports de l'administration du chemin de fer au Département du Trésor. L'état No. 3 devrait donc être corrigé, pour constater un surplus total de quatre cent quarante deux mille, quatre cent quarante trois piastres et sept centins (\$442,443.07) comme recettes nettes du chemin au lieu de la somme de trois cent mille quatre-vingt cinq piastres et soixante-onze centins (\$300,085.71).

Q. Voulez-vous dire maintenant d'où provient la différence, que je constate entre le surplus de cent quinze mille soixante-quatorze piastres et soixante-quinze centins (\$115,074.75), que vous mentionnez comme recettes nettes pour l'année mil huit cent soixante dix-neuf, mil huit cent quatre-vingt (1879-80), et celui de cent dix mille, neuf cent onze piastres et trente-un centins (\$110,911.31), que je trouve

portée aux comptes publics pour l'année mil huit cent soixante dix-neuf, mil huit cent quatre-vingt, (1879-80) à la page IX ?

R. Cette différence s'explique par le fait, que dans l'état des comptes publics nous avons entré au commencement de l'année mil huit cent soixante dix-neuf, mil huit cent quatre-vingt (1879-80) certains paiements et certaines recettes qui avaient été faits dans l'année précédente, et par cet autre fait qu'à la fin de l'année ne se trouvent pas compris certains autres paiements et certaines recettes faits dans les derniers jours de l'année et qui ont été rapportés après la fin de l'année et entrés dans les comptes de l'année suivante.

Je tiens à déclarer que je n'ai pas voulu induire la chambre en erreur par l'état que j'ai fait mettre devant elle en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ; mais que j'ai été mis en erreur moi-même par le travail préparé dans le Département du Trésor à ma demande, et je suis resté dans cette erreur jusqu'à ces derniers jours, alors que mon attention a été attirée sur ce fait par M. le commissaire.

ALPHONSE GAGNON,

Sténographe.

LE SEPTIÈME JOUR DE JUIN 1886.

PRÉSENT :—L'HON. A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION d'ABRAHAM BERNARD *de Belœil, Cultivateur, âgé de 55 ans, dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous êtes député à l'Assemblée Législative, n'est-ce pas ?

R. Oui, M.

Q. Depuis combien d'années ?

R. Depuis mil huit cent quatre-vingt-un, sauf un court intervalle, et je siége actuellement à l'Assemblée Législative de Québec.

Q. Le dix-sept (17) d'avril mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), vous avez fait motion que le Commissaire fût chargé de s'enquérir de l'accusation suivante : que le gouvernement a aussi contribué pour un montant considérable, tant en argent qu'en matériaux, à terminer les embranchements de Joliette et de Berthier, et les aurait achetés subsequmment à pleine valeur. " Vous avez fait cette motion-là ?

R. Oui, M.

Q. Depuis lors, vous avez reçu de cette commission un avis, vous demandant quelle preuve vous pouviez lui offrir au soutien de cette accusation ?

R. Oui, M.

Q. Voulez-vous examiner la lettre maintenant produite et nous dire, si c'est la réponse que vous avez faite à cette demande de la Commission ?

R. Oui, monsieur.

Q. Les chiffres que vous mentionnez dans cette lettre sont extraits de certains documents publics que vous indiquez, n'est-ce pas ?

R. Oui, M. d'autant que je puis me rappeler, c'est pris au plus juste possible.

Q. Avez-vous autre chose à ajouter à votre lettre au sujet de cette même accusation ?

R. Non, M. je ne me rappelle pas, du moins, je l'ai faite avec précaution, dans le temps, et cela m'a nécessité beaucoup de recherches.

Q. Connaissez-vous autre chose concernant les autres accusations qui font la nature de cette enquête ?

R. Dans l'élection de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), j'ai eu comme adversaire M. Brillon, notaire, de Belœil, et lorsque l'élection a été finie, il avait eu la majorité ; mais, j'ai obtenu la majorité par le décompte des votes, l'on m'a contesté

Dans l'enquête, qui s'est faite devant la cour, il a été établi.....d'abord ils ont commencé leur propre enquête contre moi, ce qui m'a donné un peu de renseignements. Dans mon enquête il a été établi que diffé-

rentes sommes d'argent avaient été données venant du bureau de M. Sénécal, deux cent cinquante piastres (\$250.00) à M. Hurteau, en deux fois, si la mémoire ne me fait pas défaut, et deux cent cinquante piastres (\$250.00) à M. Cornellier pour lui payer les frais d'un certain procès, qui avait eu lieu dans une paroisse du comté.

M. Cornellier avait promis de gagner le procès ; mais, il ne l'avait pas gagné, et il ne voulait pas payer les frais.

Un certain nombre d'électeurs disaient qu'ils ne voulaient pas voter. Ils ont été trouver M. Cornellier, M. Cornellier disait qu'il n'était pas capable de payer les frais. Ils ont été trouver M. Sénécal, M. Sénécal a donné cent cinquante piastres (\$150.00) du premier coup, pour payer les frais du procès et cent piastres (\$100.00) après. J'ai cru que c'était pour payer ses frais à lui, et M. Huot a déclaré avoir eu cent piastres (\$100.00) pour venir travailler dans l'élection, et puis mille piastres (\$1000.00), qui ont été fournies pour faire le dépôt dans la contestation, qui a été fournis par M. Sénécal aussi, et quelques autres sommes encore.

Q. Tout cela appert par les dépositions de ces messieurs, qui ont été entendus comme témoins dans la contestation ?

R. Oui, monsieur. Et monsieur Bisailon aussi a eu de l'argent, je ne me rappelle pas du montant, ce que je sais, c'est d'après les dépositions de ces messieurs qui se trouvent au dossier dans la cause.

R. Connaissez-vous autre chose ?

R. Il peut y avoir d'autres petits montants que je n'ai pas à la mémoire.

Q. Connaissez-vous autre chose relativement aux autres accusations qui ont été portées ?

R. Je ne me rappelle pas, je ne connais rien moi-même.

Q. Au sujet de l'administration et de la construction du chemin de fer du Nord, vous ne connaissez rien, excepté ce qui est dans les documents publics ?

R. Oui, monsieur, excepté ce que j'ai vu par les rapports.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, sténographe assermenté, certifie que ce qui précède est une copie fidèle de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe

LE HUITIÈME JOUR DE JUIN 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal

DEPOSITION d'ALEXANDRE CAMERON, *médecin et M. P. P.,
Huntingdon, âgé de 52 ans, étant dûment assermenté sur les Saints Evan-
giles, dépose et dit :*

Q. You are a member of the Legislative Assembly, since how many years ?

A. Since eighteen hundred and seventy four (1874).

Q. In eighteen hundred and eighty two (1882), you voted against the sale of the North Shore railway ?

A. Against the sale of the Eastern section.

Q. You were in favor of the sale of the western section ?

A. Yes, sir.

Q. On the eighteenth of April eighteen hundred and eighty five (1885), you made a motion asking that this commission should be instructed to inquire into the following accusation : " that twenty (20) members of the Assembly, who had voted for the sale of the Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway, had been elected through subscriptions of L. A. Senecal, superintendent of the North Shore Railway." will you tell this commission, if you can give us any evidence to support that accusation ?

A. I based my motion upon a previous statement made by the honorable Mr. Joly from his place in the House, on his responsibility that if a committee of inquiry was granted, he could establish the accusation contained in my motion.

Q. Do you know personally any thing that could support that accusation ?

A. Not personally.

Q. I suppose you are aware only of the rumors spread in the newspapers about that ?

A. Yes, sir.

Q. Have you made a speech in the House against the sale of the Eastern section of the railway ?

A. I made a speech in favor of the sale of the Western section, but I merely voted against the sale of the Eastern Section of the North Shore railway.

Q. Are you aware of any facts, relating to the matters of this *enquête*, I mean facts not contained in the public documents ?

A. No, sir, I know nothing irregular personally, connected with the sale of the North Shore Railway.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT, Sténographe.

LE DIXIÈME JOUR DE JUIN 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal,

DEPOSITION d'EDOUARD MOREAU, *secrétaire du département des chemins de fer, dans le district de Québec, âgé de plus de 21 ans, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous avez déjà été entendu comme témoin ?

R. Oui, M.

Q. Vous avez déclaré dans votre première déposition, que certains états appelés numéro huit (8) et numéro dix (10), étaient en voie de préparation ?

R. Oui, M.

Q. Voulez-vous me dire, si ces états sont maintenant prêts et les produire ?

R. Ces états ont été transmis à la Commission, ainsi que les feuilles de balance annexées au tableau numéro un (1) et numéro dix (10)— Ces états ont été transmis à la Commission il y a un certain temps.

Q. Avez-vous d'autres états à produire, concernant l'administration du chemin de fer du Nord, et les dépenses de construction du dit chemin ?

R. J'ai dû différer jusqu'à aujourd'hui de produire devant la commission les autres états, récapitulations et résumés, qui doivent rester attachés au tableau numéro dix (10), en raison de mes occupations de bureau et de l'obligation, où j'ai été de répondre aux ordres et adresses, votés par la chambre durant la présente session, et aussi par suite du travail considérable qu'il a fallu faire pour compléter ces derniers états et résumés.

Q. Avez-vous encore d'autres documents que vous n'avez pas produits lors de votre première audition comme témoin, et que vous n'avez pas produits depuis, ou que vous auriez à produire maintenant ?

R. Oui, M. J'ai transmis à la commission depuis ma première déposition.

1o. Une correspondance et des documents, supplémentaires dans l'affaire des nuts locks du Docteur Mackay.

2o. La copie des ordres-en-conseil, ainsi que des instructions venant du département des chemins de fer, et ayant rapport aux devoirs et fonctions du surintendant général de l'ex-administration de M. Sénécal, du commissaire du gouvernement, M. Shanley, du surintendant de la section Ouest, M. C. A. Scott, de M. A. Davis, comme chef des ateliers et de la mécanique, du comptable en chef, M. Blumhart, et de l'agent général pour les passagers, M. Labelle.

3o. L'état C, qui doit être attaché au tableau numéro neuf (9), et qui devra indiquer les montants considérés comme revenu du chemin de

fer qui ont été perçus par l'ex-administration, et par le département des chemins de fer, depuis le premier de janvier mil huit cent quatre-vingt-un (1881), jusqu'au trente de juin mil huit cent quatre-vingt-cinq [1885].

40. Copies certifiées des réquisitions officielles, faites par le surintendant général, M. L. A. Sénécal, au département des chemins de fer dans le but d'obtenir des fonds, tant pour construction que pour dépenses de trafic (revenu), pour être mis à sa disposition.

50. Copie de l'ordre en conseil nommant M. E. A. Louthood, comptable en chef dans le bureau de l'ex-administration.

60. Copie de l'ordre en conseil, nommant M. W. E. Blumhart fournisseur général dans les mêmes bureaux.

70. Copies de diverses lettres, adressées par le Secrétaire du département des chemins de fer, à messieurs Sénécal et Louthood, dans le but de hâter l'expédition, au département des chemins de fer, des pièces justificatives des paiements faits par l'administration à même les fonds qui leur avaient été fournis par le département, et j'en produis aujourd'hui une autre qui peut être ajoutée à ces feuilles-là.

80. Copies des lettres de démission d'emploi de M. Sénécal, comme surintendant-général du chemin de fer et de M. E. A. Louthood comme comptable en chef de l'ex-administration du chemin.

90. Etats de pièces justificatives, manquant dans le département des chemins de fer, parmi les archives qui y ont été transmises dans l'automne de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et qui ont trait aux paiements faits par M. G. A. Scott, avant le premier de mars mil huit cent quatre vingt (1880), dans le temps qu'il était surintendant de la section Ouest du chemin de fer, et ayant rapport aussi aux paiements faits par M. Senécal, le surintendant-général, depuis la date de sa nomination comme tel, le vingt-huit (28) de février mil huit cent quatre-vingt (1880), à venir jusqu'au trente de juin mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885).

On peut voir, en effet, par ces états, que le montant des pièces justificatives, manquant durant l'administration de monsieur Sénécal, ne s'élève qu'à une somme de deux cent quatorze piastres et quarante-deux cents (\$214.42), et le montant des pièces justificatives faisant défaut du temps de monsieur Scott, s'élève à une somme de six mille quatre cent quatre-vingt-douze piastres et quatre-vingt-onze cents (\$6,492.91).

100. Copies des contrats d'achat par le gouvernement de l'embranchement de Berthier, de monsieur L. A. Roberge et de l'embranchement de Joliette, de la compagnie du chemin de fer de Lanoraye à Joliette.

110. Copies de la sentence arbitrale rendue le (14) quatorze d'avril mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) *in re* D. MacDonald, d'un acte de dépôt qui a été reçu par L. N. Dumouchel, notaire, à Montréal, à la même date.

Quant à la sentence arbitrale rendue dans le moins de juin mil huit

cent quatre-vingt-deux (1882) *in re* l'honorable Thomas McGreevy, je ne suis pas en mesure de la fournir maintenant à la commission, vu que ce document a été produit en Cour de la part de la Couronne, et forme partie du dossier sur la pétition de droit de monsieur McGreevy ; mais si la Commission le désire, je pourrai faire faire une copie de cette sentence arbitrale au greffe de la Cour, à Québec, et je la fournirai à la Commission.

12. Copie de l'acte de vente par messieurs C. E. Dupras, G. G. Gaucher, L. U. Telmosse, L. B. Durocher et Arthur Desjardins, à Sa Majesté la Reine, en date du vingt-sept décembre mil huit cent soixante et dix-huit (1878), devant H. A. A. Brault, notaire, de la propriété Bellerive à Montréal.

13o. Copie de l'ordre-en-conseil, numéro trois cent cinquante-neuf (359), en date du treize (13) septembre mil huit cent quatre-vingt (1880), dans lequel il est question des réclamations présentées par l'honorable monsieur McGreevy, contre le gouvernement, en sus des montants qu'il avait déjà reçus du trésor, à compte du prix de son contrat, lesquelles réclamations font l'objet de la contestation liée en Cour, sur sa pétition de droit.

14o Copie de l'état des réclamations, produites contre le gouvernement par certains commerçants de foin, lequel état j'avais promis de produire devant la commission lors de ma première déposition.

15o. Copie des ordres en conseil, numéro deux cent quatre-vingt dix-huit [298] et trois cent treize [313], des quinze [15] et vingt-un [21] d'août mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], concernant le règlement final des réclamations de monsieur Beemer et St-Louis et frères, relativement aux travaux de construction sur l'extension du chemin de fer et des ateliers à Montréal.

16o. Copie de l'ordre en conseil numéro deux cent quarante-trois [243], du vingt-cinq [25] juillet mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], concernant les paiements faits par le gouvernement pour des travaux faits sur les deux sections du chemin de fer en avril, mai et juin mil huit cent quatre-vingt-deux [1882].

17o. Copie de l'ordre en conseil, numéro trois cent trente et un [331] du trois [3] septembre mil huit cent quatre-vingt [1880] décrétant la nomination de monsieur E. S. Louthood, comme chef de la comptabilité, dans les bureaux de l'administration.

18o. Copie de l'ordre en conseil, numéro quatre vingt dix-sept (97) du vingt-huit Février mil huit cent quatre-vingt (1880), décrétant la nomination de M. Shanley, de M. Sénécal, C. E. Scott, L. P. Prince et J.-Bte. Labelle aux postes qu'ils ont remplis, respectivement dans l'administration du chemin de fer.

19o. Copie de l'ordre en conseil numéro cent quarante trois [143], du sept [7] avril mil huit cent quatre-vingt [1880], décrétant la nomination de monsieur W. E. Blumhart, comme fournisseur général pour l'achat des approvisionnements, et la tenue des magasins du chemin de fer.

Q. Vous avez dit dans votre première déposition, que pendant son administration monsieur Sénécal déposait ou faisait déposer en banque, au crédit du Trésor Provincial, les fonds provenant des recettes du chemin de fer, moins certaines dépenses courantes d'exploitation, êtes-vous en état de me dire en quoi consistaient, et à quel montant pouvaient s'élever ces dépenses courantes ?

R. Dans l'état explicatif, qui se trouve à former partie de la récapitulation générale, annexée au tableau numéro dix (10), [Vide page 16 et suivantes], se trouve expliquée la différence, qui existe entre le montant des recettes brutes faites par l'administration et les montants déposés en banque par le Surintendant-Général, au crédit du Trésorier de la Province, comme recettes du chemin de fer, durant cette administration. Cette différence s'explique par le fait, que l'administration était tenue d'avoir un compte courant ouvert appelé *cash-account*, où étaient entrées les dépenses ordinaires et journalières du trafic, sous les titres de recettes et dépenses inscrites dans les états détaillés, portés aux pages vingt [20], vingt et une [21], vingt-deux [22], vingt-trois [23], vingt-quatre [24], vingt-cinq [25] et vingt-six de la récapitulation générale annexée au tableau dix [10].

Je pourrais ajouter que l'administration était tenue d'avoir toujours en mains un certain montant de fonds, à même les recettes du chemin de fer, pour subvenir à ces dépenses courantes, dont un compte spécial était tenu dans les livres de l'administration, les dépenses étaient momentanément déduites sur les montants à déposer en banque, par le surintendant général, au crédit du Trésorier de la Province ; mais à mesure que certaines recettes inscrites dans ces états rentraient dans la caisse de l'administration, elles étaient plus tard ajoutées aux montants ainsi déposés en banque, comme recettes du chemin de fer. Je puis prouver ce fait d'une manière évidente, en référant à la feuille de balance imprimée, qui se trouve à la récapitulation générale ci-dessus mentionnée page dix (10), où il est fait mention que des dépôts ont été faits par l'administration au crédit du Trésorier de la Province durant l'année mil huit cent quatre-vingt-un (1881), et pour les six (6) mois écoulés jusqu'au trente juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et pour les neuf mois écoulés jusqu'au trente-et-un (31) de mars mil huit cent quatre-vingt-trois [1883], jusqu'à concurrence d'un total d'un million quatre cent cinquante-cinq mille trois cent quatorze piastres soixante et douze cents [\$1,455,314.72].

Or, ce dernier chiffre de dépôt dépasse de soixante mille quarante trois piastres et soixante-dix-huit cents (60,043.78) le montant d'un million trois cent quatre-vingt-quinze mille deux cent soixante-dix piastres et quatre-vingt-quatorze cents [\$1,395,270.94], qui sont entrés comme recettes faites par l'administration durant le même intervalle de temps, ainsi qu'il en est fait mention dans cette feuille de balance du côté du débit, page dix [10].

Ce surplus provient de ce que l'administration a perçu, à même le compte courant des recettes et dépenses journalières du trafic, une

somme équivalente de soixante mille quarante-trois piastres et soixante-dix-huit cents (\$60,043.78), dont elle a fait ensuite dépôt en banque, au crédit du Trésorier de la Province.

Cela démontre que l'administrat on a déposé en mil huit cent quatre-vingt-un [1881], mil huit cent quatre-vingt-deux [1882] et mil huit cent quatre-vingt-trois (1883) en banque, au crédit du Trésorier un montant plus considérable de recettes brutes, que celui qu'elle admet avoir reçu dans le même temps,

Ici, le témoignage du témoin est ajourné jusqu'à demain.

Advenant le onze de juin mil huit cent quatre-vingt-six (1886), le témoignage du témoin est continué.

Maintenant cet excédant de soixante mille quarante-trois piastres et soixante et dix-huit [60,043.78] se compose : premièrement, de trente-neuf mille neuf cent vingt piastres [\$39,920.32] et trente-deux cents, qui sont compris dans les cinq cents quatre-vingt-neuf mille sept cent vingt-neuf piastres et quarante-quatre cents [\$589,729.44], entrés comme recettes brutes faites par l'administration durant l'année mil huit cent quatre-vingt [1880], dans la feuille de balance marquée A, page neuf [9], de la récapitulation générale du côté du débit, ce qui forme la différence entre ces cinq cent quatre-vingt-neuf mille sept cent vingt-neuf piastres et quarante-quatre cents [\$589,729.44], de recettes et les cinq cent quarante-neuf mille huit cent neuf piastres et quarante et une cent (\$549,809.41) déposés par l'administration au crédit du Trésorier de la Province, durant la même année ; deuxième nt, d'une somme de vingt mille cent vingt-troispiastres (\$20,123.46) et quarante-six cents, que l'administration a perçue de différentes sources, depuis le premier de janvier mil huit cent quatre-vingt-un [1881], jusqu'au trente-un [31] de mars mil huit cent quatre-vingt-trois.

Q. Dois-je comprendre, que les dépenses, entrées dans le chapitre intitulé "Expenditure" et continué aux pages vingt-deux [22], vingt-trois, [23] vingt-quatre [24], vingt-cinq [25] et vingt-six [26], de la récapitulation générale, ne sont que des dépenses courantes et journalières mentionnées au *cash-book*.

R. Oui, Monsieur.

Q. Le montant de ces dépenses était retenu par l'administration sur les recettes totales, à mesure que l'administration en avait besoin, et cela diminuait d'autant la somme que l'administration avait à déposer ?

R. Oui, M.

Q. Ainsi, par exemple, je trouve à la page vingt-trois [23], de la récapitulation générale, que le total des recettes aurait été de neuf cent quatre-vingt-quatre mille trois cent quatre-vingt-quatre piastres et quarante cents [\$984,384.40], et que sur cette somme on a déduit trente-deux mille vingt piastres et vingt une cents [\$32,020.21], laissant une balance de neuf cent cinquante deux mille trois cent soixante-quatre piastres et dix-neuf centins [\$952,364.19], qui a été déposée en banque.

Cette somme de trente-deux mille vingt piastres et vingt-une cents [\$32,020.21] représenterait donc pour cette année-là, le montant des

dépenses journalières et courantes que l'administration aurait retenu sur les grosses recettes ?

R. Oui, Monsieur.

Q. Et il en est ainsi, je comprends, des entrées faites aux pages vingt quatre [24], vingt-cinq [25] et vingt-six [26], de la récapitulation générale ?

R. Exactement.

Q. Maintenant, pouvez-vous m'expliquer pourquoi le compte des recettes pour l'année mil huit cent quatre-vingt-un [1881], par exemple se trouve porté aux pages vingt [20] et vingt-un [21], de la récapitulation générale, sous des titres différents, et pour des montants différents de ceux que je trouve à la page vingt-deux [22] et vingt-trois [23], de la même récapitulation ?

R. J'ai tiré ces états de recettes et de dépenses des livres mêmes de l'ex-administration. Je comprends que l'état des recettes et des dépenses porté aux pages vingt-deux [22] et vingt-trois [23], de la récapitulation générale, est une amplification et un état plus complet que celui qui est porté aux deux pages précédentes, et je ne puis expliquer pourquoi l'administration a entré ces recettes sous des titres différents, du moins pour quelques-unes des sources de recettes.

Q. Maintenant, en réponse à une question que je vous ai posée dans votre premier interrogatoire, vous m'avez dit que vous ne pouviez pas constater dans le moment, si la commission, payée à monsieur Sénécals avait été entrée dans le compte des dépenses d'exploitation, êtes-vous en état de nous dire maintenant ce qui en est ?

R. En référant à la page quarante (40), de la récapitulation générale, j'ai établi le montant total des dépenses d'exploitation, qui s'élève à un million cinq cent quatre-vingt-dix-huit mille, trois cent quatre-vingt-cinq piastres et cinquante et une cents (\$1,598,385.51), dans lequel se trouve compris le montant de neuf mille neuf cent treize piastres et dix-neuf cent (\$9,913.19), que monsieur Sénécals avait reçu comme avances sur sa commission de deux et demi pour cent sur les recettes nettes. Et pour établir l'exact montant des dépenses d'exploitation durant l'administration, j'ai dû en déduire les neuf mille neuf cent treize piastres et dix-neuf cents (\$9,913.19) ainsi reçus par monsieur Sénécals.

Q. Pouvez-vous me dire, pourquoi le gouvernement paraît avoir payé à monsieur Sénécals, en date du trente (30) décembre mil huit cent quatre-vingt-un (1881), une autre somme de cinq mille piastres (\$5,000.00) pour frais de voyage et pour surveillance de travaux de construction ? Savez-vous de quels travaux de construction il s'agit ?

R. Ce sont des travaux, qui ont été exécutés d'après les ordres du gouvernement, sous la direction des deux ingénieurs en chef du gouvernement, monsieur Paterson et monsieur Light, pour parachever le chemin de fer sur les deux sections durant les années mil huit cent quatre-vingt (1880) et mil huit quatre-vingt-un (1881). Monsieur Sénécals, par sa position de surintendant-général de chemin de fer, et

d'après les avis de monsieur Shanley, le commissaire du gouvernement, était en mesure de juger et de l'opportunité et de la nature des travaux de construction à faire sur le chemin de fer, et le gouvernement a cru juste de le rétribuer de ses troubles, pas et démarches, et de ses dépenses de voyage dans la surveillance de l'exécution de ces divers travaux, en lui payant cette somme de cinq mille piastres (\$5,000.00).

Q. Considérez-vous que c'était là des services extra que monsieur Sénécal n'était pas obligé de rendre comme surintendant ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous avez dit, dans votre premier interrogatoire, que vous n'aviez pas eu connaissance que monsieur Sénécal eût résigné comme surintendant, avant d'acheter le chemin de fer, voulez-vous me dire, si vous avez constaté depuis, que cette résignation avait été donnée ?

R. Je n'avais pas dans le temps constaté la chose, vu que j'étais alors absent du Canada ; mais, ayant fait des recherches parmi les archives du département, j'ai pu mettre la main sur une lettre adressée par monsieur Sénécal à l'honorable J. A. Chapleau, ministre des chemins de fer, le vingt-huit [28] de février mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], et dans laquelle monsieur Sénécal offre sa démission comme surintendant du chemin de fer, tout en offrant au gouvernement l'assistance qu'il pourrait lui rendre, en attendant qu'il fut remplacé.

A cette lettre de démission, monsieur Chapleau a répondu à monsieur Sénécal, le sept de mars de la même année mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], en le priant de vouloir bien continuer à remplir la charge de surintendant-général jusqu'à ce qu'il fut pris une décision sur cette question.

Q. Savez-vous quelle décision le gouvernement a prise à ce sujet, sub-séquemment, et en quelle qualité M. Sénécal a continué de s'occuper de l'administration du chemin de fer du Nord ?

R. Il n'y a rien dans les livres et archives du département, qui prouve qu'il ait été pris une décision à ce sujet-là par le gouvernement, seulement je mets en fait que M. Sénécal, à la suite de sa lettre de démission et la réponse qu'il a reçue de M. Chapleau, a continué à rendre des services au gouvernement, jusqu'au moment de la livraison des deux sections du chemin de fer, et même au-delà, en prêtant son concours pour arriver au règlement définitif des comptes et livres de l'ex-administration.

Q. Je trouve dans les comptes des entrées de sommes, qui paraissent avoir été payées à M. L. A. Sénécal, en sa qualité de surintendant-général de chemin de fer, depuis la livraison du chemin de fer, c'est-à-dire depuis le trente (30) juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), voulez-vous expliquer pourquoi ces sommes lui ont été payées, et comment il se fait que ce titre de surintendant-général continue d'être inscrit aux livres ?

R. Les paiements, qui ont pu être faits par le département à M. Sénécal après le trente [30] de juin mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], étaient pour des dépenses de l'administration, qui avaient été

faites avant la livraison du chemin, et le titre de Surintendant-Général n'était conservé à monsieur Sénécal, que pour faire voir que ces sommes lui étaient payées, en raison de l'administration du chemin de fer, dont il avait été chargé par le gouvernement antérieurement.

Q. Voulez-vous expliquer la note, que je trouve au bas de la page première de la récapitulation générale, et me dire ce que vous entendez par ces mots : que tel montant est entré approximativement dans les livres du département ?

R. Je veux dire qu'il est chargé approximativement au compte de construction, vu que les réquisitions de monsieur Sénécal ne demandaient pour construction et pour dépenses d'exploitation que des sommes approximatives, et que l'emploi et la répartition réelle de ces sommes, entre la construction et le revenu, n'ont pu être constatés que subséquemment, lorsque monsieur Sénécal a rendu finalement ses comptes. Mais en attendant cette reddition de comptes, les sommes avancées à monsieur Sénécal sur ses réquisitions, étaient entrées dans les livres au compte de construction et au compte du revenu, approximativement.

En référant à l'état porté à la page quarante [40], de la récapitulation générale, on peut établir, que les dépenses d'exploitation pour toute la durée de l'administration de monsieur Sénécal se sont montées à un million cinq cent quatre-vingt-dix-huit mille trois cent quatre-vingt-cinq piastres et cinquante et une cents [\$1,598,385.51], lequel montant déduit sur les deux millions neuf cent quatre-vingt-dix-sept mille deux cent soixante neuf piastres et treize cents, [\$2,997,269.13] que monsieur Sénécal a reçus du département sur ses réquisitions, tant pour fin de construction que pour dépenses d'exploitation, laissera une balance de un million trois cent quatre-vingt-dix-huit mille huit cent quatre-vingt-trois piastres et soixante et deux cents (\$1,398,883.62), que monsieur Sénécal a affectivement, dépensés sur le chemin de fer pour fins de construction pendant son administration.

Q. Ce dernier état constate alors que monsieur Sénécal a rendu compte de tous les montants qu'il a reçus sur ses réquisitions ?

R. Oui, monsieur.

Q. Seulement, il est arrivé à différentes époques, qui apparaissent dans les livres que parfois le montant réellement dépensé pour construction s'élève à un chiffre moindre ou plus élevé que le montant, qui lui avait été avancé, et que le montant réellement dépensé pour frais d'exploitation était également différent dans la même proportion de celui qui lui avait été avancé ?

R. Oui, monsieur.

Q. C'est-à-dire qu'il était moindre ou plus élevé que celui qui avait été avancé pour le même objet ?

R. Oui, monsieur.

Q. Mais le montant total avancé, paraît d'après les livres, avoir été dépensé, soit comme construction, soit comme exploitation ?

R. Oui, monsieur.

Q. Et la répartition de ces sommes dépensées, qui n'avait pu être faite d'abord entre le compte de construction et le compte d'exploitation a été constaté plus tard ?

R. Oui, monsieur, ainsi qu'il est démontré à la page quarante [40], de la récapitulation générale.

Q. Maintenant, voulez-vous nous dire, si la même explication, que vous venez de donner sur la note de la première page, explique aussi la note de la deuxième page de la récapitulation générale.

R. Oui, monsieur.

Ici le témoignage du témoin est ajourné.

Advenant le douzième jour de juin mil huit cent quatre-vingt-six [1886], la déposition du présent témoin est continuée.

Q. Je remarque dans la même récapitulation générale et dans d'autres états de compte, que certaines sommes, dépensées pendant l'administration de monsieur Sénécal, n'ont pas été réparties, entre l'une et l'autre section du chemin de fer, voulez-vous me dire si cela est de quelque importance pour le gouvernement ?

R. Non, monsieur, la chose n'avait pas d'importance du moment que les deux sections se trouvaient sous le même contrôle, et que les deux sections n'étaient plus exploitées par deux entrepreneurs différents. D'ailleurs, il eût été impossible de faire cette répartition, entre les deux sections, des travaux de construction et des dépenses d'exploitation sous une même administration.

Q. Dans votre premier interrogatoire vous avez déclaré que l'inventaire, constatant le partage des approvisionnements faits par monsieur Davis, entre les deux compagnies, lors de la livraison du chemin de fer n'était pas au département, voulez-vous me dire si vous avez fait des recherches depuis, et si vous l'avez trouvé ? ?

R. Depuis mon dernier interrogatoire, j'ai fait toutes les recherches possibles dans les archives de l'ex-administration, et j'ai fait également les démarches nécessaires auprès de M. Shackell, l'ex-auditeur, et de M. Davis, l'ex-surintendant du chemin de fer du Nord, dans le but d'obtenir la possession de ce livre d'approvisionnements *store-book*. Ces messieurs m'ont répondu qu'ils n'avaient pas de livres, qu'il devait se trouver au nombre des livres et des archives de l'ex-administration qui avaient été transmis au département dans l'automne de mil huit cent quatre-vingt-deux [1882].

J'ai transmis à la commission copies des lettres que j'ai adressées à M. Shackell et à monsieur Davis à ce sujet, ainsi que copies de leurs réponses.

Je suis sous l'impression, vu que des recherches ont été faites dans ce livre dans les premiers temps, qu'il n'est jamais venu à la possession du département.

Q. En l'absence de l'inventaire des approvisionnements et du matériel, fait par M. Davis, pouvez-vous constater, par d'autres entrées dans les livres de l'administration, quel pouvait être, au moment de la livraison du chemin de fer, le montant des approvisionnements à partager entre les deux compagnies, c'est-à-dire les approvisionnements et le matériel ?

R. Oui, d'après l'état B, qui forme partie de l'appendice No. 1, page dix (10), de la récapitulation générale, lequel état est tiré des livres de l'ex-administration. J'ai pu constater, qu'il y avait, au moment de la vente du chemin, dans les magasins de l'administration, des effets en magasin (matériel *on hand*), savoir dans le département de la mécanique, pour un montant de cent neuf mille trente piastres et cinquante-huit cents (\$109,030.58), et dans le département des ingénieurs, pour un montant de seize mille quarante-neuf piastres et cinq cents (\$16,049.05), en tout cent vingt-cinq mille soixante et dix-neuf piastres et soixante et trois cents (\$125,079.63).

Il y avait également, à la même époque, des effets et approvisionnements en magasin pour un montant de soixante et deux mille neuf cent cinquante piastres et quatre-vingt-dix-huit cents (\$62,950.98), dont quarante-quatre mille quatre cent cinquante et une piastres et dix-neuf cents (\$44,451.19) avaient été livrés à la Compagnie du Pacifique et le surplus, c'est-à-dire dix-huit mille quatre cent quatre-vingt-dix-neuf piastres et soixante et dix-neuf cents (18,499.79) à la Compagnie du chemin de fer du Nord. Ces deux sommes de cent vingt-cinq mille soixante et dix neuf piastres, et soixante et trois cents (\$125,079.63) et de soixante et deux mille neuf cent cinquante piastres et quatre-vingt-dix-huit cents (\$62,950.98), réunies forment un total de cent quatre-vingt-huit mille trente piastres et soixante et une cents (\$188,030.61), qu devaient représenter le total des effets et approvisionnements en magasin, qui ont dû être partagés entre les deux compagnies, au moment de la livraison du chemin de fer du Nord.

Q. M. Davis a déclaré comme témoin devant la commission, que la Compagnie du chemin de fer du Pacifique avait reçu dans le partage fait des approvisionnements et du matériel, un montant d'environ quatre-vingt-quatre mille piastres (\$84,000.00) et la compagnie du chemin de fer du Nord un montant d'environ soixante et douze mille (\$72,000.00), les deux montants réunis formant un total de cent cinquante-six mille piastres (\$156,000.00), pourriez-vous nous dire quel emploi avait été fait de la différence entre le montant effectivement partagé et le montant constaté par les livres ?

R. La différence entre les deux montants est de trente-deux mille, trente piastres et soixante et une cent (\$32,030.61), entre le montant effectivement partagé entre les deux compagnies, savoir, cent cinquante-six mille piastres (\$156,000.00) et les cents quatre-vingt-huit mille trente piastres et soixante et une cents (\$188,030.61) qui sont constatés comme je l'ai dit plus haut à la page dix (10) de la récapitulation générale.

A présent cette différence provient je crois de certains matériaux, en grande partie composés de bois de construction, qui ont été employés à confectionner un certain nombre de chars dans les ateliers du chemin de fer à Québec pour MM. Carrier et Lainé et Cie, qui avaient fait un contrat avec l'ex-administration pour la confection de ces chars destinés au chemin de fer de l'Intercolonial. De fait, sur livraison de ces chars à MM. Carrier Lainé, et Cie., ces derniers ont payé au gouvernement des sommes qui sont entrées dans l'état C. annexé au tableau No. neuf (9), et qui s'é-

lèvent, au meilleur de ma connaissance, à un montant équivalent à cette même différence, savoir : trente-deux mille piastres (\$32,000.00) ou à peu près.

Q. Voulez-vous me dire si l'état, qui se trouve à la page quarante et un (41), de la récapitulation générale, et qui constate les sommes payées comme salaire et dépenses de voyage, à monsieur Sénécal, a été vérifié par vous et se trouve conformément aux livres de l'administration et aux pièces justificatives produites par cette dernière ?

R. Oui, monsieur, cet état est conforme aux livres l'administration et aux pièces justificatives.

Q. En réponse à une question, qui vous a été posée dans votre premier interrogatoire, vous avez déclaré n'avoir aucune connaissance que le gouvernement eût contribué, autrement que par des subventions, à la construction de la ligne de St-Lin, voulez-vous me dire, si vous avez constaté depuis que le gouvernement a eu une réclamation pour matériaux fournis et avances faites sur ce chemin ?

R. Dans les livres de l'administration, je constate que la compagnie du chemin de fer des Laurentides, se trouve endettée envers l'ex-administration d'une balance de cent soixante et deux piastres et quarante-neuf cents (\$162.49) sur le prix d'ouvrages faits, de combustible, d'approvisionnement et autres articles de matériel fournis par l'administration à la compagnie du chemin de fer des Laurentides, depuis le mois de février mil huit cent soixante et dix-neuf (1879), jusqu'au mois de juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

Une lettre a été adressée par le département le dix-neuf (19) de février mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885) au président, supposé alors en charge de la compagnie, à l'effet de demander le paiement de cette balance de cent soixante et deux piastres et quarante-neuf cents (\$162.49) et aucune réponse n'a été reçue.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

RARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

LE ONZIEME JOUR DE JUIN 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,
Commissaire Royal.

DEPOSITION de L'HONORABLE EDMOND JAMES FLYNN,
*de la cité de Québec, Avocat et Solliciteur-Général, âgé de 38 ans, étant
dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :*

Q. Depuis combien d'années êtes-vous député à l'Assemblée Législative de Québec ?

R. Depuis le mois d'avril, je crois, mil huit cent soixante-dix-huit (1878).

Q. Vous avez fait partie de l'administration Chapleau ?

R. Oui, j'ai été Commissaire des Terres de la Couronne dans l'administration Chapleau.

Q. Avez-vous voté en faveur de la vente du chemin de fer en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

R. Oui.

Q. Je ne crois pas que vous ayez fait de discours donnant les motifs de de votre vote en Chambre ?

R. Non, je n'ai pas dû parler sur cette question.

R. Vous n'avez pas changé d'opinion depuis sur cette question de la vente du chemin de fer ?

R. Non, si ce n'est que j'ai pensé quelquefois depuis, que le principe de la vente, envisagé en rapport avec les raisons ou circonstances nouvelles qui se présentaient à mon esprit, pouvait, à certains points de vue du moins, être considéré plus favorablement.

Q. Il a été dit que plusieurs députés avaient voté en faveur de cette vente en considération de certains avantages pécuniaires, souscriptions électorales, faveurs ou promesses de faveurs, connaissez-vous quelque fait qui soit de nature à justifier pareille accusation ?

R. Non.

Q. Connaissez-vous aucun député qui ait été influencé dans son vote par quelque considération de cette nature ?

R. Non.

Q. En ce qui vous concerne personnellement, voulez-vous dire, si quelque influence de ce genre a été employée ?

R. Positivement non.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous commissaire des chemins de fer ?

R. Depuis le mois de février, je crois, de mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884), lorsque j'ai été appelé à former partie de l'administration de l'honorable monsieur Ross. Je suis aussi solliciteur-général depuis quelques mois.

Q. Voulez-vous dire si vous avez donné quelques ordres aux employés de votre département, au sujet des demandes que cette Commission a faites à ce département, et quels ordres vous avez ainsi donnés ?

R. Depuis la nomination de cette Commission, j'ai donné à maintes reprises des instructions positives au secrétaire, et quelque fois même à d'autres officiers du département, de fournir au Commissaire tous les documents et tous les renseignements, dont il avait besoin, et qui pouvaient être trouvés dans le département. Mon désir a toujours été que la plus grande latitude fut donnée au commissaire d'obtenir tous les renseignements possibles. J'ai plusieurs fois vu à l'exécution de mes ordres, afin qu'il n'y eût aucun retard apporté par les officiers de mon département dans la préparation des documents.

Q. Si quelques pièces demandées manquent, pouvez-vous dire qu'elles ne sont pas retenues, à votre connaissance par aucun employé du département ?

R. Certainement non.

Q. Pendant que vous faisiez partie de l'administrasion Chapleau, avez-vous pris connaissance des comptes de l'administration du chemin de fer sous la sourintendance de M. Sénécal ?

R. Non, la connaissance, que j'ai pu avoir des affaires du chemin de fer n'a pu être que celle qu'un membre du Conseil Exécutif peut avoir, lorsque de pareilles questions se discutent au sein du conseil ou que j'aurais pu avoir généralement, sans aller à la source, en d'autres termes, je n'avais pas une connaissance personnelle et immédiate de ces affaires qui ne relevaient pas de mon département.

Q. Depuis lors, quelle connaissance avez-vous pu acquérir de ces comptes de l'administration du chemin de fer ?

R. Depuis que j'exerce les fonctions de commissaire des chemins de fer, j'ai eu un grand nombre de réclamations à considérer, à étudier, et j'ai dû me faire donner maintes et maintes fois des renseignements par les officiers de mon département, et la connaissance que je puis avoir des affaires se rattachant à l'administration du chemin de fer, est la connaissance qu'un homme peut obtenir, en examinant les papiers, les documents et les rapports faits par les employés, c'est-à-dire que ma connaissance n'est pas ce qu'on peut appeler une connaissance personnelle des faits.

Q. Dois-je comprendre que le Secrétaire du Département est plus en état que vous-même de donner à cette commission des renseignements sur les détails des comptes de l'administration du chemin de fer ?

R. Il n'y a pas de doute que le Secrétaire de ce Département qui est M. Moreau, ayant été mêlé plus immédiatement que moi à ces affaires, doit avoir plus de connaissances des faits qui s'y rapportent que moi-même. Non seulement M. Moreau a été Secrétaire de ce Département depuis que j'y suis, mais même antérieurement à mon entrée en fonction, j'ai constaté par les documents officiels, qu'il a été Secrétaire des Commissaires chargés de la construction du chemin de fer, et qu'ensuite il est resté au Département des chemins de fer depuis la création de ce Département.

ALPHONSE GAGNON,
Sténographe

LE DEUXIÈME JOUR D'AVRIL 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de l'HONORABLE HONORÉ MERCIER *de*
Montréal, avocat, M. P. P., âgé de 45 ans, étant dûment assermenté sur
les Saints Evangiles, dépose et dit :

Q. Vous êtes député à l'Assemblée Législative de Québec ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien d'années ?

R. Depuis mil huit cent soixante-dix-neuf (1879).

Q. Y a-t-il longtemps que vous vous occupez de politique ?

R. Depuis mil huit cent soixante-deux (1862).

Q. Vous n'étiez pas en chambre, lorsque le gouvernement de la Province de Québec s'est chargé de construire le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ?

R. Non, monsieur, j'étais membre de la chambre des Communes dans le temps, au moins vers cette époque-là, représentant le comté de Rouville.

Q. Vous aviez dans le temps, et vous avez encore une opinion sur la question de savoir, si le gouvernement a bien ou mal fait de se charger de la construction de ce chemin ?

R. Oui, monsieur, j'avais dans le temps, et j'ai toujours eu depuis une opinion, et cette opinion est que c'était une grande imprudence de la part du gouvernement de la Province de Québec, avec des ressources limitées, d'entreprendre la construction d'un chemin de fer aussi important et aussi coûteux. J'ai toujours considéré le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental comme le complément du chemin de fer du Pacifique, et cru que, sans ce complément, l'utilité du chemin de fer du Pacifique était considérablement diminué, du moins pour les habitants de la Province de Québec et ceux des Provinces maritimes. En conséquence j'étais d'opinion que ces travaux auraient dû être entrepris par le gouvernement de la Province de Québec, d'autant plus que les habitants de la Province de Québec avaient été appelés à contribuer largement dans la construction de l'Intercolonial et devaient être appelés à contribuer encore, plus largement, dans la construction du chemin de fer du Pacifique. En outre, le gouvernement fédéral ayant accordé des subsides très élevés, dans certains cas, à quelques compagnies de chemin de fer du Haut-Canada, du Nord-Ouest, et du Manitoba, et ayant acquis quelques uns des chemins de fer provinciaux dans les provinces maritimes, tout dans le but supposé de créer un grand réseau de chemin de fer national je conclusais logiquement, il me semble, que la Province de Québec aurait dû recevoir la même considération de la part du gouvernement fédéral, et

je n'ai jamais entretenu le moindre doute, que si la Province de Québec eût voulu insister, comme les autres Provinces ont su insister, elle aurait réussi à mettre à la charge du gouvernement fédéral, la construction de ce grand chemin de fer du Nord. Je puis ajouter, que lorsque les libéraux étaient au pouvoir à Ottawa en mil huit cent soixante-quatorze (1874), l'honorable monsieur Joly, alors chef de l'opposition dans la législature locale a proposé une résolution dans ce sens-là. C'était juste au moment, où la Province inaugurait cette politique, promettant de prendre à sa charge la construction du chemin de fer du Nord, que l'honorable monsieur Joly voulait, et je partageais son opinion à cette époque-là, demander au gouvernement fédéral de se charger de cette construction ; mais, je veux qu'il soit bien compris, que je ne désapprouvais pas, et qu'au contraire j'approuvais, la construction du chemin de fer du Nord, lequel je considérais être d'une importance majeure, non-seulement pour les habitants de cette Province, pour les fins de la colonisation et dans l'intérêt du commerce, mais aussi dans l'intérêt spécial de toute la Puissance, à partir de Québec en gagnant l'Ouest.

Q. Étiez-vous en Chambre lorsque le tracé du chemin de fer du Nord, entre Maskinongé et Montréal, par le bout de l'Isle a été abandonné pour être remplacé par le tracé de Terrebonne ?

R. Non, monsieur, je n'étais pas en Chambre dans le temps.

Q. Avez-vous étudié cette question du changement de tracé du chemin de fer du Nord, et pouvez-vous nous dire s'il était avantageux ou non ?

R. Je l'ai étudié dans le temps, mais, je ne puis pas vous dire que je suis arrivé à une conclusion certaine. Il y avait beaucoup de pour et de contre, et les déclarations de part et d'autre ont été si contradictoires, les rapports des ingénieurs si peu satisfaisants, que je n'ai jamais cru que je pouvais me prononcer d'une manière définitive sur cette question ; et je ne me rappelle pas l'avoir fait dans les discussions qui ont eu lieu à cette époque-là.

Q. Vous avez fait partie de l'administration de monsieur Joly ?

R. Oui, monsieur, j'ai fait partie de l'administration de monsieur Joly en qualité de Solliciteur-Général.

Q. A quelle date êtes-vous entré dans l'administration ?

R. J'ai été assermenté, au meilleur de mon souvenir, le trente (30) avril mil huit cent soixante et dix-neuf (1879).

Q. C'est pendant cette administration que le chemin de fer de ceinture des Trois-Rivières, appelé *loop-line*, a été construit ?

R. Sous l'administration de l'hon. monsieur Joly, oui, mais avant mon entrée dans le ministère.

Q. Croyez-vous que la construction de ce chemin de ceinture fut avantageuse ou nécessaire ?

R. Nécessaire, je ne pourrais pas vous le dire. Je ne connais pas assez les besoins du commerce local ou général. Mais utile ? Oui ; avantageuse ? oui.

Q. Vous n'avez, là-dessus, je suppose aucune notion particulière ?

R. Non, moi, monsieur, arrivant dans le ministère, la construction de

ce chemin faite, j'en ai accepté la responsabilité, et je l'ai défendue en Chambre et devant le pays.

Q. Connaissiez-vous la valeur des propriétés à Montréal notamment des propriétés achetées par l'administration du chemin de fer du Nord, à différentes dates, surtout la propriété Bellerive, la ferme Gale ?

R. Non, monsieur, Je n'ai qu'une idée bien générale de la valeur de la propriété à Montréal, à cause des relations, que j'ai quelques fois avec mes clients sous ce rapport, mais je ne serais pas un juge compétent.

Q. L'embranchement de Terrebonne à St. Martin a été construit pendant que vous étiez dans le ministère ?

R. Complété, peut-être ; si je me souviens bien, cela a été fait avant le départ de monsieur Joly pour l'Angleterre, et quand je suis entré dans le ministère, monsieur Joly était en Angleterre en mission relativement à l'affaire de monsieur Letellier.

Maintenant je ne puis pas affirmer positivement, si c'était fait à cette époque-là, et mon souvenir est que cet embranchement a été fait, ou du moins commencé, dans l'hiver, quelque temps avant le départ de l'honorable M. Joly.

Q. Vous connaissez, sans doute, les raisons, pour lesquelles M. Joly cru devoir construire cet embranchement-là ?

R. Il me les a données, très souvent, où ils les a données en ma présence. Je ne pourrais pas me les rappeler toutes. Celle qui me frappe le plus, dans le moment, c'est qu'il voulait sauver deux chemins à partir de St-Martin pour aller à Montréal, ne faire qu'une voie.

Q. Et relier plus promptement les deux lignes ?

R. Et relier plus promptement les deux lignes. C'était une des raisons. L'autre dont je crois avoir entendu parler dans le temps, c'était que l'expropriation des terrains, à partir de St. Martin à aller à Montréal coûterait très cher, et naturellement, si l'on n'avait qu'une voie à construire à partir de St. Martin, ce serait moins dispendieux.

Q. Le contrat des nut locks a-t-il été donné au Dr. Mackay pendant que vous étiez dans l'administration de M. Joly ?

R. Je n'en ai eu aucune connaissance. C'éteit fait quand je suis entré dans le ministère.

Q. Il a été dit que ce contrat avait été donné au Dr. MacKay, en considération de souscriptions électorales, dont l'une aurait servi à l'élection de St-Hyacinthe, connaissez-vous quelque chose à ce sujet ?

R. Je ne connais rien du tout, sinon, que lorsque cette accusation a été portée en chambre par monsieur Tarte, j'ai cru devoir demander à mes deux collègues, monsieur Starnes et monsieur Frs. Langelier ce qui en était, les priant de me dire franchement, s'il y avait quelque vérité dans cette accusation, en autant qu'elle pouvait se rapporter à mon élection, et ces messieurs, m'ont dit d'être parfaitement tranquille, qu'il n'y avait rien de vrai dans cette accusation.

Q. Alors, vous ne savez pas, si de fait il a été dépensé dans votre élection quelque argent venant du Dr. MacKay ?

R. Je l'ignore.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de la construction des embranchements de Joliette et de Berthier ?

R. Je ne connais pas autre chose que ce que les documents officiels m'ont appris, et desquels j'ai tiré des conclusions très sévères contre le gouvernement qui a fait construire ces embranchements au nom des particuliers, lesquels ensuite les ont vendus au gouvernement.

Q. Pouvez-vous préciser votre accusation au sujet de cette construction ?

R. Oui, primo. Le chemin de fer de Joliette en mil huit cent quatre-vingt (1880) appartenait à une compagnie, dont un monsieur Irving, de Montréal était, je crois le président. Cette compagnie avait des ressources très limitée. Ses actions étaient considérées de peu de valeur et le chemin était tenu en très mauvais ordre, n'ayant que de vieilles lisses en fonte, pas de ponts convenables, pas, ou presque pas, de gares et bien peu de *rolling-stock*.

Monsieur Sénécal surintendant du chemin de fer du Nord, assisté de quelques-uns de ses amis politiques, a travaillé à s'emparer de la majorité des actions de cette compagnie, dans le but avoué de revendre le chemin de fer au gouvernement, dont il était l'agent. Il a réussi à s'emparer de la majorité des actions, à un prix que je crois très peu élevé et sous ce rapport il serait bien facile de savoir ce qui a été payé pour ces actions-là. Après que M. Sénécal se fût emparé de la majorité des actions, la compagnie a procédé à de nouvelles élections, et ce sont les amis de M. Sénécal qui ont été élus. Cette nouvelle compagnie, avec l'aide de M. Sénécal, a mis le chemin de fer en ordre parfait, remplaçant les lisses de fer par des lisses d'acier, les mauvaises *ties* par de bonnes *ties*, les vieux chars, par de bons chars, et tout cela, d'après ce que je puis voir, aux dépens du gouvernement, dont M. Sénécal était l'agent. Et quand l'embranchement en question eût obtenu une valeur considérable, la compagnie l'a revendu au gouvernement.

J'ai souvent demandé en chambre aux divers gouvernements qui se sont succédés depuis cette époque-là, si on n'avait eu le soin de faire payer à la compagnie de Joliette tout ce qui avait été pris comme appartenant au gouvernement pour améliorer le chemin de fer en question. Je n'ai jamais pu avoir de réponses satisfaisantes. Quelque fois on niait le fait, on disait que le gouvernement n'avait rien fourni ; d'autres fois, on l'admettait, et on disait que la question était en voie de règlement, et je suis encore à voir un document mis devant la chambre qui me satisfasse que le gouvernement a été remboursé de ce qu'il a fourni pour cet embranchement.

Naturellement le gouvernement est en possession de ces documents, par conséquent en état de le dire ; et il est fort regrettable qu'il n'ait pas jugé à propos d'en informer la chambre et le pays d'une manière officielle. Voilà ce que je connais au sujet de cette transaction du chemin de fer de Joliette.

Mais il y a un autre détail très important, sur lequel j'attirerai spécialement l'attention de la commission. Parmi les projets de M. Sénécal, qui sont mentionnés dans les documents que j'ai fait mettre devant la

chambre, documents que je pourrais indiquer, si j'avais les livres publics, se trouvent l'achat d'une gravière entre St. Félix de Valois et Ste. Elizabeth, dans le comté de Joliette, au bout de l'embranchement que M. Sénécal faisait construire de Joliette à St. Félix de Valois, qui est sinon au bout, au moins, pas loin de là. Dans ses communications avec l'honorable M. Chapleau M. Sénécal insiste fortement pour que le gouvernement achète cette gravière. Il cherche à en démontrer la nécessité pour ballaster tout le chemin de fer entre Montréal et Québec, et dans le temps que M. Sénécal était ainsi en pourparlers avec le gouvernement pour l'engager à acheter cette gravière, il l'a fait acheter par M. L. A. Roberge, un de ses employés, ou du moins un des contracteurs du chemin. Il faisait passer le contrat en son nom. J'ai vu ce contrat et autant que je puis me le rappeler, la gravière a coûté quatre cents piastres (\$4000.00) à M. Roberge. Je ne puis vous dire exactement, si c'est par devant notaire. Mais, à tout événement, j'ai vu l'acte avant qu'il fut envoyé pour enrégistrement au bureau d'enrégistrement du comté de Joliette, et s'il n'est pas là, il est entre les mains de M. Roberge qui se prétend encore propriétaire de la gravière.

Maintenant, je ne puis dire de mémoire combien le gouvernement a payé pour cette gravière, mais je crois que c'est une somme assez ronde qu'il a payée. Il va sans dire que je parle de mémoire, et que je puis commettre quelque erreur de détail, n'ayant pas sous les yeux les documents, que j'ai étudiés il y a, déjà une couple d'années, et que je n'ai revus depuis qu'en passant. Mais, je crois pouvoir dire que ce sont là les conclusions raisonnables des documents que j'ai vus.

Q. Alors, dois-je comprendre que vous n'avez aucune connaissance personnelle des faits que vous venez de relater, mais que vous les extrairez seulement de documents qui sont venus à votre connaissance?

R. Je n'ai aucune connaissance personnelle de ces faits; mais je ne les extrais pas seulement des documents que j'ai vus, mais encore des informations, qui m'ont été données par monsieur Roberge, monsieur L. A. Roberge, contracteur de St-Hyacinthe.

Q. Savez-vous quel prix monsieur Sénécal avait payé ces actions de la compagnie du chemin de fer de Joliette?

R. Non, monsieur, je ne le sais pas; mais il est facile de le savoir, ou de monsieur Sénécal lui-même ou de l'honorable monsieur Lacoste, ou de monsieur Benjamin Globensky, avocat, conseil de la Reine, qui ont été les agents principaux de cette transaction et dont les noms apparaissent dans les documents que j'ai vus à cette époque-là.

Savez-vous quel est le prix que le chemin de fer a été vendu au gouvernement?

R. Il me faudrait référer aux documents publics pour le dire. Mais, j'ai fait ordonner par la chambre le dix-huit (18) de mai mil huit cent quatre-vingt-un (1881), qu'il fût soumis une copie de tous, ordres en conseil, marchés, contrats, lettres, ordres et généralement de tous documents se rattachant directement ou indirectement à la construc-

tion, l'équipement, l'administration de l'embranchement du chemin de fer de Berthier, aussi copie de tous ordres en conseil, contrats, lettres, ordres et généralement de tous documents se rattachant à l'achat, la construction, l'équipement de l'embranchement de Lanoraie à Joliette.

Cet ordre est à la page quatre-vingt-quatre (84) des journaux de l'Assemblée Législative, et le rapport se trouve mentionné dans l'index du même volume page XLVII sous le numéro quarante-six (46) se lisant comme suit : Lanoraye-Joliette—copie de tous ordre en conseil, contrats, lettres ou ordres et généralement de tous documents se rattachant à l'achat construction, équipement et administration du chemin de fer de Lanoraye à Joliette (documents No. 51 impression ordonnée).

J'ai sous la main le document No. 51, qui est une réponse à l'adresse que je viens de mentionner relativement au chemin de fer de Joliette. Dans ce document (No. 51) numéro cinquante et un, je trouve une lettre du huit de mai (8) mil huit cent quatre-vingt (1880) je trouve une lettre de L. A. Sénécal à l'Honorable J. A. Chapleau, alors premier ministre de la Province de Québec, en date du huit (8) mai mil huit cent quatre-vingt (1880) page trois (3) et quatre (4), dans laquelle il recommande l'achat du chemin de fer de Joliette au prix de soixante mille piastres (\$60.000.00).

Q. Quelle partie du chemin de fer de Joliette ?

R. Tout le chemin de fer de Joliette. Dans ce temps-là il n'y avait que le chemin de fer de Lanoraie à Joliette. Plus tard, il y a eu un embranchement.

Q. Est-ce soixante ou soixante-trois mille piastres ?

R. C'est soixante mille piastres (\$60.000.00). A cette époque-là, à la date de cette lettre du huit (8) mai mil huit cent quatre-vingt (1880), ce chemin de fer paraissait appartenir à une compagnie, dont monsieur George Irving, de Montréal, était le président, et cette compagnie par son président en demandait une somme de soixante et six mille piastres (\$66.000.00) par une lettre en date du dix (10) d'avril mil huit cent quatre-vingt (1880) (page 6 du même document). Mais le huit (8) mai mil huit cent quatre-vingt (1880), quelques temps plus tard, monsieur Sénécal était d'opinion de payer soixante mille piastres (\$60,000.00) pour ce chemin de fer.

Le quatorze (14) février mil huit cent quatre-vingt-un (1881), M. Sénécal écrit ce qui suit à l'honorable M. Chapleau :

“Comme j'ai cru de mon devoir d'acquiescer personnellement des intérêts dans cette ligne, afin de pouvoir contrôler d'une manière favorable au gouvernement, les arrangements que celui-ci se trouvait dans la nécessité de faire, je ne me crois pas en état de vous donner en ma qualité officielle mon opinion sur ces propositions.” Et il transmet les propositions de la compagnie dans une lettre en date du quatorze (14) février mil huit cent quatre-vingt-un (1881) (page 25) adressée à l'honorable M. Chapleau, par A. DeMartigny président, J. Bte. Renaud, Vice-Président, A. Lacoste, directeur, L. A. Sénécal directeur, L. A. Roberge, directeur, où on trouve ce qui suit: “La compagnie consentirait à vendre au gouvernement son chemin de fer pour

“ une somme de soixante cinq mille sept cent cinquante piastres (\$75,750.00) dont quarante-sept mille piastres (\$47,000.00) pour le capital de la compagnie et dix-huit mille sept cent cinquante piastres (\$18,750.00) pour les travaux et achat de matériaux qui ont été faits dans le courant de l'automne dernier.....” Ce sont ces matériaux et ces travaux, que je prétends avoir été faits aux frais du gouvernement de la Province, de sorte que cette compagnie, contrôlée par M. Sénécals, d'après ses propres expressions, faisait faire des travaux avec les matériaux du gouvernement et ces travaux dans leur opinion avaient augmenté la valeur du chemin de fer de dix huit mille sept cent cinquante piastres (\$18,750.00).

La compagnie offrait de vendre pour quarante-sept mille piastres (\$47,000.00), le capital de la compagnie, et je n'ai pas de doute, dans mon âme et conscience, que M. DeMartigny, M. J. B. Renaud et M. Lacoste, M. Roberge n'étaient dans toute cette affaire là que les prête-noms de M. Sénécals et que les actions qu'ils ont achetées ont dû être à même l'argent que M. Sénécals pouvait se procurer si facilement à cette époque-là.

Combien ces messieurs ont-ils payé pour les actions de cette compagnie, je n'en sais rien, mais il devrait être facile de le savoir, et c'est un point très important, car, si un employé du gouvernement ne paye qu'une somme nominale pour une compagnie de chemin de fer et si, à même les matériaux du gouvernement, probablement à même l'argent de celui-ci, il a réussi dans son opinion à lui donner une valeur additionnel de dix-huit mille et quelques cents piastres, s'il revend ensuite le tout par lui-même, ou par ceux qui le représentent, pour une somme de soixante-trois mille piastres au gouvernement dont il est l'employé, il me semble qu'il est de première nécessité de savoir, combien ces messieurs, y compris M. Sénécals ont payé pour acheter ce chemin de fer.

Je désire ajouter de plus que dans ce même document numéro 51, je trouve un rapport de monsieur Shanley en date du quatorze (14) de juin mil huit cent quatre-vingt (1880), dans lequel il y a ce qui suit, à la page douze (12) : “ Le plus fort montant auquel je puisse estimer le chemin (y compris le matériel roulant), dans l'état où il est actuellement, est “ cinquante et un mille piastres (\$51,000.00) et sans le matériel roulant “ quarante-quatre mille piastres (\$44,000.00).” Si le gouvernement se décidait à louer ou à acheter le chemin, je doute fort qu'il vaille la peine de s'occuper du matériel roulant”. Comme ce chemin qui le quatorze (14) de juin mil huit cent quatre-vingt (1880) ne valait que quarante quatre mille piastres en matériel roulant que monsieur Shanley, l'ingénieur du gouvernement recommande de ne pas acheter, s'est-il trouvé valoir soixante trois mille piastres (\$63,000.00), du moment qu'il est passé entre les mains de l'agent du gouvernement ? Quand il s'agissait d'acheter de la compagnie dont monsieur Irving était le président, l'ingénieur du gouvernement n'estimait le chemin de fer qu'à quarante-quatre mille piastres (\$44,000.00). Quand il s'agit pour le gouvernement de l'acheter de son employé,

le chemin de fer vaut soixante-trois mille piastres (\$63,000.00) ! ce qui fait une différence de dix-neuf mille piastres (\$19,000.00).

Q. Tout ce que vous venez de dire se rapporte au chemin de fer de Lanoraie à Joliette ?

Oui, monsieur, moins ce que j'ai dit relativement à la gravière.

Q. Mais ce que vous venez de dire dans votre dernière réponse se rapporte au chemin de fer de Lanoraie à Joliette ?

R. Oui, monsieur. Dans ma dernière réponse, ce que j'ai dit se rapporte à ce chemin de fer.

Q. Savez-vous si le gouvernement a déduit quelque chose sur le prix convenu pour matériaux fournis par lui ?

R. Non, monsieur, je ne le sais pas et je n'ai jamais pu le savoir d'une manière satisfaisante.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a un document, qui a été mis devant la chambre à la fin de la dernière session, que je n'ai pas encore vu.

Q. D'après ce document, qui aurait été mis devant la chambre à la dernière session, en mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), on paraîtrait avoir déduit une somme de sept mille huit cent cinq piastres (7,805.00), avez-vous quelque chose à dire à ce sujet-là ?

R. C'est la première fois que je vois ce document. Après avoir pris communication du document, en question qui est le numéro soixante et quinze (75), des documents de la dernière session, mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), je trouve en effet à la page six (6) l'entrée suivante : " 6 septembre 1881, mil huit cent quatre-vingt-un. Remboursés de la valeur des rails, etc., etc., etc., fournis par le gouvernement et ce par réduction d'autant sur le prix d'achat (suivant le Sompte B. détaillé, ci-annexé), sept mille huit cent cinq piastres (\$7,805.00), cette somme paraît en effet avoir été déduite du prix total achat du chemin des soixante et trois mille piastres (63,000.00).

Maintenant dans l'état B, je trouve que les lisses de fer ont été à raison de trente-quatre piastres (\$34.00), et les lisses d'acier à raison de trente-six piastres et soixante quinze cents (\$36.75), pages six et neuf (10.9). La plus grande partie de ces lisses étaient des lisses d'acier. Si je comprends bien cet état B, il n'y avait que cinquante-trois tonnes et une fraction de rails en fer et trois cent quarante-neuf tonnes et une fraction de rails en acier. Qui est-ce qui a fixé le prix de ces rails en acier ? Je l'ignore. A-t-il été fixé après que les rails fussent employées ou avant qu'elles ne le fussent ? Je ne trouve pas cela dans le document. Tout ce que je trouve dans ce document, c'est que monsieur Sénecal, agent du gouvernement, prenait ces matériaux appartenant au gouvernement pour améliorer sa propriété, et quand elle a été vendue au gouvernement, on a fait déduction d'une somme de sept mille huit cent cinq piastres (\$7,805) pour la prétendue valeur de ces matériaux. Cet état B n'est ni signé ni daté ; et je ne vois dans ce document No (75) soixante quinze aucun rapport de l'ingénieur du gouvernement ou de qui que ce soit, établissant la

valeur de ces rails ou autres matériaux mentionnés dans le document B.

Q. Savez-vous quels travaux ont été faits sur cet embranchement de Lanoraie à Joliette dans l'automne de mil huit cent quatre vingt (1880), et pour quel montant ?

R. Non, monsieur. Mais je puis trouver cela dans le rapport du commissaire des chemins de fer; comprenant cette période de temps, et je crois avoir vu annexé à ce rapport-là celui de monsieur Sénécals mentionnant ces travaux là.

Q. Vous voulez dire le rapport du Commissaire des chemins de fer de mil huit cent quatre vingt un (1881) ?

R. Oui, M. celui de mil huit cent quatre-vingt-un (1881) est le premier rapport; avant, il n'y avait pas de commissaire des chemins de fer. Prenant communication de ce rapport, je trouve à la page quatorze (14), version française, l'extrait suivant du rapport de monsieur L. A. Sénécals: "Je me suis quelque peu étendu sur ce point pour des raisons que vous apprécierez. Il ne me reste plus qu'à répéter ce que je vous ai déjà dit de vive voix: c'est que je n'ai pas acquis d'intérêts dans le chemin de Joliette, pour des fins de spéculation et que le gouvernement aurait eu, tout temps, le privilège d'acquiescer cette ligne au prix coûtant. Il réalisera donc de ce chef un bénéfice de douze mille deux cent cinquante piastres (\$12,250.00), car l'ancienne compagnie demandait soixante mille piastres (\$60,000.00), et par l'influence que nous a donnée l'acquisition des parts détenues par les actionnaires les plus exigeants, le nouveau bureau de direction ne demande plus que quarante sept mille cinq cents piastres (47,500.00). Il y a bien sans doute dix-huit mille piastres (\$18,000.00) à payer en sus pour les améliorations faites depuis, c'est-à-dire la substitution des rails d'acier aux petites rails en fer, l'élargissement de la voie, remplacement des traverses et divers travaux que les ingénieurs évalueront mais cette dépense aurait été exactement la même, si le gouvernement avait payé soixante mille piastres, prix demandé pour le chemin, tel qu'il était alors ?

Par cet extrait, je vois qu'à la date de ce rapport, c'est-à-dire le premier de juin mil huit cent quatre-vingt-un (1881), la nouvelle direction de la compagnie du chemin de fer de Joliette avait fait faire par l'entremise de monsieur Sénécals, l'employé du gouvernement des travaux sur ce chemin de fer, qu'elle estimait à dix huit mille piastres (\$18,000.00). Je présume que ces travaux sont ceux dont j'ai parlé tout-à-l'heure. Je désire de plus attirer l'attention de monsieur le Commissaire sur un autre extrait de ce rapport de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), que je trouve à la page douze (12) et qui se lit comme suit :

"Je cherchai d'abord à mettre le chemin de fer de Joliette entre les mains du gouvernement, soit par contrat de vente ou de bail à terme.

"Vous connaissez ma correspondance échangée à ce sujet. Elle est peu satisfaisante. On demandait pour ce chemin de fer soixante-

“ mille piastres (\$60.000.00), somme peut-être raisonnable, mais que je
“ désirais faire réduire.

“ Ayant épuisé tous moyens, je me décidai à acquérir personnelle-
“ ment, où à l'aide de mes amis, une influence prépondérante dans
“ cette compagnie. Une fois maître de la ligne, les complications n'é-
“ taient plus à craindre, et je vous pressai de nous accorder un prolon-
“ gement de ligne qui devait assurer l'avenir de notre chemin. Il me
“ restait toujours la ressource de faire construire ce prolongement par
“ des particuliers, ce qui facilitait votre décision ; car vous pouviez
“ alors m'autoriser à faire construire ce chemin sans vous obliger à le
“ garder au compte de la province. C'est en effet sur des ordres de
“ cette nature, que j'ai commencé et terminé ces travaux, et vous êtes
“ encore libre de décider, si la Province va les garder ou se contenter
“ de le louer de la compagnie, prête elle à acquitter la réclamation en
“ litige. ”

Ainsi, je vois encore répétée dans cette extrait l'assertion, que la compagnie du chemin de fer de Joliette était disposée à vendre son chemin pour la somme de soixante mille piastres (\$60.000.00).

Q. Comprenez-vous par cet extrait que la compagnie à cette date là, c'est-à-dire au mois de juin mil huit cent quatre vingt un (1881), demandait encore soixante mille piastres (\$60.000.00), ou si ce n'est pas plutôt la somme qu'elle demandait antérieurement en mil huit cent quatre vingt, lorsque s'était échangée la correspondance à laquelle il est référé dans ce rapport ?

R. Je comprends que par ce dernier extrait, il est question du prix demandé par l'ancienne direction.

Q. Lors de l'échange de la correspondance ?

R. Lors de l'échange de la correspondance, mais je comprends aussi que cette compagnie qui demandait soixante mille piastres (\$60,000.00) en mil huit cent quatre-vingt (1880), a vendu son chemin de fer à monsieur Sénécal et à des amis pour une somme de..... que je ne connais pas, et par l'autre extrait que je viens de citer, je comprends que monsieur Sénécal n'estime le chemin, à part des travaux qu'il y avait faits, qu'à la somme de quarante-sept mille cinq cents piastres (\$47,500.00).

Q. Maintenant de ces dix-huit mille piastres (\$18,000.00) payées pour travaux dans l'automne de mil huit cent quatre vingt (1880) ; savez-vous quelle part a été payée par la compagnie elle-même ?

R. Non, monsieur. Je serais bien curieux de voir les comptes, parce que par observations personnelles, de cette époque là, je voyais monsieur Roberge, contracteur du gouvernement, et sous le contrôle de monsieur Sénécal, travailler indistinctement et sur la voie principale et sur l'embranchement de Joliette, et j'ai constaté souvent avec la même *gang* d'hommes. Alors, il faudrait que des comptes distincts et séparés aient été tenus pour que l'on sache quel a été le partage des sommes payées par la compagnie et par le gouvernement. J'ajouterais que par mes observations personnelles je ne connais pas d'autres

travaux faits sur ces douze milles de chemin de fer entre Lanoraie et Joliette, que l'échange des rails des *fish plates* et des *ties*, et je suis encore à chercher des ponts neufs, qui auraient été faits, ou du *rolling stock* qui aurait été placé sur le chemin avant la vente par la compagnie au gouvernement. Quant aux gares, on peut dire qu'il n'y en avait pas à la jonction de Lanoraie, à moins que l'on appelle gare une petite cabane presque sans valeur. A St. Thomas, il n'y a pas de gare ; en autant que je puis en juger, c'est la maison d'un particulier, qui est à l'usage de ce chemin, elle est à près d'un arpent de la voie.

Quant à Joliette même, il y a une espèce de hangar, qui sert un bout pour le fret et l'autre bout pour l'agent et les passagers, et je ne sache pas que sous ce chapitre, il y ait eu des dépenses considérables.

Q. Relativement aux autres parties de ce chemin de fer, de la Boulonnaire à St Félix de Valois, et de la ville de Joliette jusqu'à la Boulonnaire, avez-vous quelques renseignements à donner à cette commission sur les sommes payées par le gouvernement pour leur acquisition ?

R. Pas en dehors de ce que j'ai déjà dit, à savoir, que j'avais vu les contrats d'une partie des terrains entre St Félix de Valois et la gravière, et les contrats même du terrain sur lequel se trouve cette gravière.

J'ai pris communication de certains documents, et j'ai trouvé dans cette affaire le même système que j'ai remarqué pour d'autres travaux faits, terrains achetés par l'employé du gouvernement, ou sous ses ordres, pour son profit personnel ou celui de ses amis, en vue d'une vente prochaine au gouvernement : voilà tout ce que je puis vous dire à cet égard.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de l'embranchement de Berthier ?

R. J'ai étudié, avec un soin particulier dans le temps, le document numéro cinquante-trois (53), que j'ai fait mettre devant la chambre le trente (30) mai mil huit cent quatre-vingt-un (1881), qui se rattache à la construction, à l'équipement et à l'administration de l'embranchement du chemin de fer de Berthier.

Cet embranchement a été construit par monsieur L. A. Roberge pour son profit, je crois, et celui de monsieur Sénécal. Dans ce document (No 53) numéro cinquante-trois, il y a plusieurs lettres, qui me semblent établir ce fait-là. Ainsi je trouve que le vingt-sept (27) de mai mil huit cent quatre-vingt (1880) monsieur Bradley Barlow, président et gérant général du Sud-Est, écrit à monsieur L. A. Sénécal, surintendant du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, que si le gouvernement de la Province de Québec consent à construire un embranchement de son chemin de fer depuis sa station à Berthier jusqu'aux rives du fleuve St. Laurent, la compagnie louera cet embranchement pour un nombre d'années spécifié et paiera au gouvernement un intérêt au taux de huit pour cent sur la somme dépensée, pourvu que le coût total n'excède pas vingt-cinq mille piastres (\$25,000.00).

A la page quatre (4) du même document, se trouve une lettre de M. Sénécals à l'honorable monsieur Chapleau—laquelle lettre n'a pas de date,—dans laquelle il dit au premier ministre, qu'après avoir calculé le coût de la construction de cet embranchement de chemin de fer depuis la gare de Berthier jusqu'au fleuve St. Laurent, en prenant les droits de passage et les altérations à faire au quai, afin de permettre l'embarquement et le débarquement des wagons, les clôtures, les rails, les ties etc. etc.. et la gare dans la ville de Berthier, il en est venu à la conclusion que le tout ne coûtera pas plus que vingt-quatre à vingt-cinq mille piastres (\$24,000.00 à \$25,000.00), et à la page cinq (5) du même document, je vois un rapport de monsieur Light, ingénieur du gouvernement, disant que les travaux de cet embranchement de chemin de fer peuvent être bien exécutés pour une somme qui n'excèdera pas vingt-cinq mille piastres (\$25,000.00).

Le dix-neuf (19) de juin mil huit cent quatre-vingt (1880), l'honorable monsieur Chapleau écrit à monsieur Sénécals, qu'il est d'opinion que l'embranchement à Berthier doit être construit. Le six (6) de septembre mil huit cent quatre-vingt (1880), monsieur Light fait un rapport détaillé disant que le chemin de fer, y compris le coût de la station, construction d'un ponton, et réparation au quai, devra coûter la somme de vingt-neuf mille huit cent soixante et douze piastres et quarante-cinq cents (\$29,872.45).

Le neuf (9) septembre mil huit cent quatre-vingt (1880), monsieur Sénécals écrit à l'honorable monsieur Chapleau, disant que la construction de cet embranchement peut se faire à meilleur marché que la somme de vingt-neuf mille huit cent soixante et douze piastres et quarante-cinq cents (\$29,872.45), et qu'il a une offre de monsieur L. A. Roberge, actuellement contracteur avec le gouvernement pour le ballastage et l'élargissement de son chemin de fer, par lequel il s'engageait à construire cet embranchement de chemin de fer depuis la gare de Berthier jusqu'au fleuve St-Laurent, comprenant le droit de passage, les altérations à faire au quai afin de permettre l'embarquement et le débarquement des wagons, la construction d'une gare avec le terrain nécessaire, les clôtures, les rails, les ties etc etc etc, pour la somme de vingt-cinq mille piastres (\$25,000.00).

Le dix-huit [18] de mai mil huit cent quatre-vingt-un [1881], M. L. A. Roberge écrit à monsieur Sénécals lui demandant de donner une forme officielle aux arrangements qu'il a pris avec lui, monsieur Sénécals, pour le gouvernement de la Province de Québec, en novembre dernier [1880]; il l'informe qu'il a construit cet embranchement, qui fonctionne régulièrement depuis plusieurs mois, qu'il a pris l'engagement de construire cet embranchement de chemin de fer pour la somme de vingt-cinq mille piastres [\$25,000.00], mais qu'il a fait des travaux extra, assez considérables, entr'autres un embranchement jusqu'à l'usine sucrière de Berthier, se montant, à peu près, à la somme de [\$3,000.00] et qu'il ne voudrait pas avoir dépensé pour l'in-

térêt commun ce montant inutilement, lequel montant il faut ajouter aux vingt-cinq mille piastres [\$25,000.00].

Le dix-neuf de mai [19] mil huit cent quatre-vingt-un [1881] monsieur Sénecal écrit à monsieur L. A. Roberge, qu'il a dû s'intéresser personnellement à l'entreprise, et qu'il a pris obligation de livrer cet embranchement au gouvernement de la Province de Québec au prix coûtant. La correspondance se termine là. Mais l'on sait que par le chapitre deux [2] de la quarante-quatre à quarante-cinq, 44 à 45 Victoria, mil huit cent quatre-vingt-un [1881], section [13], le lieutenant-gouverneur a été autorisé à acheter cet embranchement de chemin de fer, y comprenant les quais et l'embranchement à la manufacture de l'Union Sucrière de Berthier, pour une somme de vingt-neuf mille piastres (\$29,000.00).

J'ai appris dans le temps, et je crois savoir que ce chemin de fer là a été construit, en grande partie à même les matériaux appartenant au gouvernement.

Q. Voulez-vous nous dire quelles sont vos informations ?

R. Cela m'a été dit généralement par les citoyens de Berthier, qui voyaient les lisses, les rails, les *fish plates*, les *ties* être pris à même la propriété du gouvernement, et je crois, me souvenir qu'ayant posé la question à monsieur L. A. Roberge en mil huit cent quatre vingt trois (1883), il m'a l'a avoué ingénument que c'était la propriété du gouvernement. A tout événement, j'ai pris dans le temps des informations pour savoir, si monsieur L. A. Roberge avait pour son compte personnel acheté les rails quelque part, ou des ties. J'ai demandé à plusieurs hommes d'affaires à Montréal et à Québec, et je n'ai jamais pu rien retracer.

Q. Savez-vous s'il a été réduit une certaine somme sur le prix de cet embranchement ?

R. Je l'ai demandé à différentes reprises, mais, je n'ai jamais pu le savoir.

Q. Quand monsieur Roberge vous a dit cela, était-il encore contracteur du gouvernement dans le temps ?

R. Non, monsieur.

Q. Il avait cessé de l'être ?

Oui monsieur, c'était en mil huit cent quatre vingt trois (1883) ; il n'y avait plus rien à faire à cette époque-là.

Q. Était-il en difficulté, à cette époque-là, avec le gouvernement ?

R. Oui monsieur, j'ai compris qu'il était en difficulté avec monsieur Sénecal. Il réclamait certains *extras* que le gouvernement ne voulait pas lui payer. Il prétendait avoir des réclamations contre le gouvernement. Il se prétendait propriétaire des terrains employés pour la construction de l'embranchement de St. Félix de Valois à aller à la gravière, terrain dont les achats avaient été faits en son nom.

Q. Vous ne savez pas quel prix cette gravière a été vendue au gouvernement ?

R. Non, monsieur, mais mes souvenirs sont que c'est au-delà de

quatre mille piastres (\$4,000.00). Je ne l'affirmerai pas, j'ai vu les chiffres quelque part. Si j'avais le temps je crois que je vous trouverais cela. L'ai-je vu quelque part ou l'ai-je su de monsieur Roberge, je ne peux pas affirmer l'un plutôt que l'autre.

Q. Comment pouvez vous concilier la prétention de monsieur Roberge, que l'embranchement de Berthier avait été construit entièrement aux dépens du gouvernement, avec les matériaux du gouvernement, avec sa prétention que le gouvernement lui était débiteur.

R. Il ne s'agit pas du même embranchement du tout.

Q. Il prétendait avoir des réclamations d'une manière générale contre le gouvernement, je suppose ?

R. Je n'ai pas jamais examiné d'autres réclamations que celles qu'il avait relativement au chemin de fer de Joliette, et j'ai avisé dans le temps monsieur Roberge, lors de la cession du chemin de fer à un syndicat contrôlé par le Grand Tronc, de protester et le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc, relativement à ses prétendus droits de propriété, sur une portion de chemin. Je ne l'avisai qu'après m'être consulté avec l'honorable monsieur Irvine, et j'ai cru qu'il faisait un *prima facie case*, je savais, et je sais encore qu'on lui opposait un reçu qu'il aurait donné à une certaine époque, dont je ne me rappelle pas la date.

Q. Ce reçu est produit ici ?

R. Oui, monsieur, et monsieur Roberge en attaquait l'effet ; il en repoussait la conséquence en disant que cela avait été donné pour favoriser monsieur Sénécal et lui permettre de régler plus facilement avec le gouvernement. J'ai vu dans un document mis devant la chambre, mais que je ne puis retrouver à présent, parceque j'ai oublié la date, le reçu des vingt-neuf mille piastres (\$29,000.00) payée par le gouvernement, pour l'achat de l'embranchement de Berthier, et ce reçu était signé par l'honorable monsieur Lacoste comme procureur de certaines personnes dont j'oublie les noms.

Q. Pour l'embranchement de Berthier ?

R. Oui, monsieur au moins c'est mon souvenir.

Q. On a dit que monsieur Sénécal, pendant qu'il était surintendant du chemin de fer, de la Rive Nord, aurait dissimulé les véritables revenus du chemin de fer dans le but de l'acheter plus tard à meilleur marché. Pouvez-vous nous donner quelque renseignement à ce sujet ?

R. Les comptes publics font voir que pendant l'espace des six mois, qui ont précédé l'administration de monsieur. Sénécal, comme surintendant, que les recettes de la partie du chemin de fer, qui était livrée au gouvernement, environ la moitié du chemin, ont excédé de plusieurs milliers de piastres les dépenses. Les comptes publics font voir que durant la première année de l'administration de monsieur. Sénécal, durant laquelle il avait la possession de tout le chemin de fer, les dépenses ont excédé de plusieurs milliers de piastres les recettes.

Nous avons souvent demandé des explications de cette chose

extraordinaire, et nous n'en avons jamais eues et je pense que nous n'en aurons jamais. Mais, il y a une chose bien certaine, c'est que chaque fois que nous avons voulu toucher aux comptes de monsieur Sénécal, faisant voir les détails de l'administration; il nous est toujours arrivé de grands malheurs. Une fois, la gare d'Hochelaga a brûlé, et quelque temps après avoir pris possession de ce qui restait de livres, nous n'avons pas pu les examiner bien longtemps. On nous les a apportés à la fin de la session dans un état impossible à déchiffrer, cela aurait pris une armée de comptables pour mettre cela en ordre, et pour comble de malheur, le palais législatif a brûlé, je ne sais pas ce que sont devenus ces comptes-là, mais j'ai fait, moi, des efforts bien sincères pour tâcher d'arriver à me rendre compte de la situation, et je trouve bien étrange que les députés du peuple n'ont jamais pu être mis en état de connaître l'administration d'un des employés du gouvernement, lorsque cette administration entraînait une dépense d'au delà d'un million de piastres par année.

Nous avons référé dans un moment de désespoir la question à monsieur Drolet, monsieur Gaspard Drolet, et il nous a répondu au bout de six mois bien ingénument qu'il n'était jamais capable, ou quelque chose d'équivalent, qu'il n'était jamais capable de faire un rapport sur cette administration.

Maintenant, il y a un document que je pourrais trouver, qu'ils appellent "*balance sheet of the administration*." Je ne me prétends pas un grand comptable, bien loin de là. Mais cette *balance sheet* montre qu'il y a au-delà de cent mille piastres (\$100,000.00) qui est censée être au crédit de la Province et que l'on n'a jamais eue.

De sorte que sur l'ensemble je suis resté convaincu, qu'il y avait une véritable conspiration du silence pour égarer l'opinion publique et empêcher les députés de se rendre compte de la situation.

Je puis me tromper et je souhaite de me tromper; mais c'est ma conviction honnête et sincère.

Maintenant, j'ajouterai ceci, monsieur le commissaire. Depuis que le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental est vendu, nous continuons à payer des comptes pour le trafic, comptes faits en grande partie sous l'administration de monsieur Sénécal.

Q. Y a-t-il des recettes aussi à propos du trafic ?

R. Il a dû y avoir quelques recettes, mais, je ne me rappelle pas des chiffres, ni des détails. La cause la plus visible de ces difficultés de comptabilité me paraît être l'autorité, que monsieur Sénécal usurpait en mettant les recettes du chemin de fer à un crédit spécial, qu'il pouvait contrôler et administrer à sa guise, au lieu de suivre le seul système régulier et rationnel de faire tomber dans la caisse commune toutes les recettes provenant de n'importe quelle source, lequel système a pour conséquence de ne permettre à qui que ce soit, à part du trésorier, de toucher à l'argent, provenant du chemin de fer; d'après notre système de comptabilité ministérielle, plus ou moins parfait, le trésorier ne peut toucher aucun argent et tout doit être au moyen des chè-

ques ou de mandats émis sur le rapport de l'auditeur provincial, constatant qu'il y a un crédit suffisant pour justifier l'émanation de tels mandats et le paiement de la somme; de sorte que d'après ce système là, s'il eût été appliqué pour les affaires du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, nous aurions dans les livres mêmes du gouvernement, et sous la responsabilité de ses officiers les moyens de nous rendre compte de l'administration du chemin de fer du Nord.

Q. Savez-vous où étaient déposées les recettes du chemin de fer du Nord ?

R. Non, monsieur. Je ne sais pas où étaient déposées les recettes du chemin de fer.

Q. Vous ne savez pas non plus au nom de qui elles étaient déposées ?

R. Je ne le sais pas d'une manière assez sûre pour pouvoir vous le dire ?

Q. Savez-vous comment étaient faites les dépenses du chemin de fer, sur l'ordre de qui elles étaient faites, qui est ce qui les autorisait et qui les payait ?

R. Je crois, d'après ce que j'ai vu par les livres, pour le peu que j'en ai vu, je crois qu'il y avait bien du monde, et que ce n'était pas bien difficile pour ordonner les paiements; mais, vous comprendrez, monsieur le commissaire, que sur ce point-là, comme sur tous les autres, nous autres les députés du peuple, nous n'avons d'informations qu'en autant que le gouvernement veut nous en fournir, et comme je l'ai déjà dit tout à l'heure, j'ai toujours compris qu'il y avait tout un système d'organisé, de haut en bas, pour empêcher les députés du peuple d'être renseignés, et ce n'est qu'à force de travail, d'études, d'observations, de recherches laborieuses que nous arrivons à découvrir quelques bribes par ci, par là, très incomplètes, il est vrai, mais suffisantes pour obliger de conclure, que le système qui existait n'aurait pas été toléré dans un autre pays que dans la Province de Québec.

Q. Croyez-vous que l'organisation du chemin de fer ait été changée depuis que le gouvernement l'a vendu ?

R. Je ne connais pas personnellement; mais, je n'ai pas de doute que du moment que le contrôle du chemin de fer est tombé entre les mains de la compagnie du Grand-Tronc, monsieur Wainright, qui en est devenu le gérant, a dû appliquer le système rigoureux et habile qui prévaut dans l'administration générale des affaires du Grand-Tronc, mais, ceci n'est qu'une supposition de ma part, je ne connais pas la chose personnellement.

Q. Croyez-vous qu'il fut possible pour le surintendant du chemin de fer du Nord, avec l'organisation qui existait dans l'administration, de s'approprier les deniers provenant des recettes du chemin de fer et de les employer à son profit personnel ?

R. Oui, monsieur, puisque comme question de faits, la chose a eu lieu et qu'il s'est payé lui-même comme salaire, une commission plus élevée que celle à laquelle il avait droit. Il avait droit à une commission de tant pour cent sur les recettes nettes du chemin, et quand il y

a eu un déficit, il s'est payé une somme à laquelle il n'avait aucun droit. Il faut donc que la comptabilité fût entre ses mains, puisque une telle chose a pu avoir eu lieu ; car si l'argent n'avait pas pu être payé sans le consentement du gouvernement ou de ses officiers responsables, je ne peux pas croire qu'ils auraient consenti au paiement d'un salaire quand il n'y avait aucun droit.

Q. Est-ce que vous croyez qu'il s'est vraiment payé lui-même ?

R. Je ne pourrais pas l'affirmer, mais alors ce serait un état de choses pire que celui que je supposais, car il aurait fallu la complicité d'officiers ministériels en qui j'ai la plus grande confiance.

Quand je dis officiers ministériels, je veux parler des chefs et sous-chefs de département, et non pas des ministres.

Q. Pouvez-vous nous citer quelques faits particuliers pour vous justifier de croire ce que vous venez de dire ?

R. Relativement à ce que monsieur Sénécal se serait lui-même payé un salaire ?

Q. Oui et aurait lui-même toucher sans la permission^a et l'autorisation du gouvernement des deniers provenant des recettes du chemin de fer du Nord ?

R. Je ne peux pas le faire de mémoire, mais j'ai fait produire devant la cour criminelle à Montréal en mil huit cent quatre vingt un (1881), et j'ai vu de mes yeux des entrées, qui m'ont laissé cette conviction, et si je revoyais ces livres, je pourrais vous indiquer les endroits. Quand j'ai demandé là l'explication de ce fait étrange, que monsieur Sénécal s'était payé comme salaire un montant auquel il n'avait pas de droit, j'ai bien vu le détail des chiffres, mais, je n'ai pas fait expliquer comment les paiements se faisaient. Ensuite si vous voulez référer aux comptes publics de mil huit cent quatre-vingt deux (1882), je crois que vous allez trouver un singulier revirement dans les revenus d'au-delà de quarante-deux mille piastres (\$42,000.00), qui avaient été chargées aux dépenses d'administration et qui se trouve tout à coup chargées aux dépenses de construction par une espèce d'erratum fait par l'auditeur, monsieur Drolet ; et quand je lui ai demandé des explications sous ce rapport, pour justifier l'administration du chemin de fer du Nord, d'avoir commis cette erreur, il a déclaré—il était sous serment—il a déclaré que cela ne pouvait pas s'expliquer.

Q. Pourriez-vous citer quelqu'autres faits de nature à établir que l'administration du chemin de fer du Nord par monsieur Sénécal a été préjudiciable à la Province de Québec ou même malhonnête ?

R. Il me serait bien difficile de répondre sans me recueillir quelque temps pour revoir les documents et indiquer d'autres faits ; car dans ce moment-ci je ne pourrais pas de mémoire citer d'autres faits,

Cependant, en voici un qui m'a toujours paru bien étrange. Le chemin de fer a été vendu le quatre de mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882,) livré le premier de juillet de la même année mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

Q. C'est-à-dire la section Est du chemin ?

R. Oui, monsieur, la section-Est du chemin. La clause huit (8) du contrat de vente pour la partie Est du chemin de fer Q. M. O. et O. est dans les termes suivants : " Ce syndicat prend les chemins dans l'état où ils se trouvent actuellement ; il s'oblige, sous les conditions ci-après mentionnées, à faire tous les travaux mentionnés dans la cédula B, pour la réparation et la complétion des chemins, et il s'oblige en outre à tenir les dits chemins en bon ordre. " Et la section six (6) dit : " de son côté le syndicat s'oblige à remplir et exécuter aux lieu et place du gouvernement, et à ses propres frais, chacune des obligations auxquelles est actuellement tenu le gouvernement, etc., etc. "

Or, dans un document, qui a été mis devant la chambre le vingt-trois de janvier mil-huit cent quatre-vingt-trois (1883) et qui porte le numéro cinquante-sept (57) des documents de cette session, vous trouverez que l'honorable M. Lynch, l'honorable M. Chapleau et l'honorable M. Starnes ont fait émettre des mandats spéciaux sans l'autorisation préalable de la législature pour payer des travaux faits sur le chemin de fer en avril, en mai, et en juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) et pour d'autres travaux dont on ne connaît pas la date, le tout se montant à un total de deux cent vingt-cinq mille neuf cent quarante-huit piastres (\$225,948.80) et quatre-vingt cents, de sommes payées le vingt-huit (28) juillet mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) le cinq (5) septembre mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) et le treize (13) de septembre mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) et le dix d'octobre mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), pour les causes que je viens de mentionner. Or, jusqu'au premier de juillet, mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), M. Sénécal était surintendant du chemin de fer du Nord. Il était alors l'employé du gouvernement, et cependant il était le propriétaire du chemin comme président de la compagnie du chemin de fer du Nord depuis le quatre (4) de mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), date du contrat de vente.

Q. Il était propriétaire, mais non en possession ?

R. Non, en possession, il est bien vrai ; il n'était pas en possession du chemin comme propriétaire ; mais il l'était comme employé du gouvernement, de sorte qu'il confondait ces deux qualités, et on a vu ce fait étrange d'un employé du premier propriétaire, propriétaire lui-même et administrateur, et se payant pour des travaux à même l'argent du gouvernement, que comme acquéreur, il s'était obligé de payer.

Pour moi, monsieur le Commissaire, je n'ai jamais pu avoir une explication satisfaisante de ce fait-là. Ceci appert dans les documents publics, les chiffres ne peuvent pas être niés, et la seule réponse que l'on m'a donnée, c'est que l'on attendait l'occasion de régler avec les acquéreurs, d'autres fois, l'on me disait avec la ville de Montréal, d'autres fois avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique ; et quand nous aurons réglé, nous ferons rentrer dans le Trésor Provincial les sommes ainsi déboursées.

Je suis peut-être exigeant ; mais je n'ai jamais voulu accepter cette

explication comme satisfaisante. Car, du moment que le syndicat représenté par monsieur Sénécals, qui était l'administrateur du chemin de fer et l'employé du gouvernement, et duquel dépendait en quelque sorte la livraison du chemin, il me semble que l'on pouvait s'exempter de faire les travaux ou de ne pas les payer, laisser faire monsieur Sénécals et le syndicat.

C'était le syndicat qui était intéressé à faire marcher ces travaux-là, car c'était lui qui devait en bénéficier.

Q. Vous êtes d'avis, monsieur Mercier, que dans l'intervalle qui s'est écoulé entre la date du contrat de vente, le quatre (4) de mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) et la ratification par la chambre, tous les travaux commencés sur le chemin de fer auraient dû être interrompus ou auraient dû être continués aux frais des acquéreurs ?

R. C'est la loi qui le dit, si je la comprends bien, que les travaux devaient être continués aux frais des acquéreurs à partir du quatre [4] de mars mil huit cent quatre-vingt-deux.

Q. Je veux dire *réellement payés*. Je comprends qu'ils devaient être continués à leurs frais, c'est-à-dire que les acquéreurs devaient rembourser le gouvernement—Mais devaient-ils être réellement payés par eux ?

R. Certainement, à partir de la ratification par les chambres. Or, le contrat est du quatre (4) mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) et la ratification par les chambres a été faite quelque temps après, dans le mois d'avril. Il est bien vrai que la loi n'a été sanctionnée que le vingt-sept (27) de mai, mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

Lors de la discussion l'honorable monsieur Chapleau a déclaré de la manière la plus claire et la plus précise à la chambre que les travaux n'étaient continués que pour dire qu'ils n'étaient pas interrompus, mais qu'ils étaient censés faits par le syndicat.

Voici les paroles mêmes de l'honorable monsieur Chapleau lors de la discussion. L'honorable monsieur Chapleau dit : " Mais, depuis quand les améliorations faites par un acheteur sur la propriété qu'il a acquise mettent-elles de l'argent dans le gousset du vendeur ?

" Depuis quand est-il permis à un homme sensé de dire sans provoquer les risées : j'ai vendu une terre deux mille piastres (\$2,000), mais comme l'acheteur doit y bâtir une maison de mille piastres (\$1,000.00), ma propriété se trouve en réalité vendue trois mille piastres (\$3,000.00), Le gouvernement ne vend pas une terre, il est vrai, c'est un chemin de fer, il était obligé de dépenser un million deux cent cinquante mille piastres (\$1,250,000.00), pour travaux immédiats, les syndicats, en achetant, assument cette responsabilité. Nous avons des emprunts actuellement signés pour une bonne partie de ces obligations et si nous ne vendons pas, le trésorier sera obligé de charger son budget de tout ce montant.

" Car, si nous gardons la ligne, il nous faut absolument dépenser ce million et quart. Mais, n'ayant pas d'argent pour payer ces travaux, le gouvernement les impose à ses acheteurs, et se libère d'autant, car

“ quelle différence y a-t-il à retirer soi-même un million et quart ou de le faire payer par un autre pour soi ? ”

Plus loin, l'honorable monsieur Chapleau dit : “ j'ajouterai qu'il existait une considération plus importante encore pour hâter la convocation des chambres, c'est celle-ci : le gouvernement a encore des travaux considérables à exécuter pour terminer la ligne Provinciale, comme le prouve l'état des dépenses nécessaires que nous avons été obligés de fournir à l'honorable Trésorier de la Province pour lui permettre de préparer son budget. On travaille encore aux ouvrages indispensables pour faire arriver les convois aux casernes de Montréal, et je me suis dit avec mes collègues, que si nous pouvions livrer vers le premiers d'avril prochain aux deux syndicats, si toutefois la législature sanctionne le projet de vente qui lui est maintenant soumis, les travaux qui nous restent à faire et qui ne marchent aujourd'hui que pour nous permettre de dire qu'ils ne sont pas suspendus, le gouvernement en serait aussitôt déchargé. ”

C'est-à-dire si je comprends bien cette déclaration de l'honorable premier ministre, elle équivaut à ceci : “ Nous n'avons pas d'argent, nous ne pouvons pas continuer les travaux sur le chemin de fer sans emprunter. Hâtons-nous de vendre et de ce moment là, nous cessons de payer. Les syndicats paieront. ”

Q. Dès le moment de la livraison ?

R. Dès le moment de la livraison, si vous le voulez. Quant au paiement actuel des travaux à faire, et à mesure que les travaux se feront, les syndicats doivent y pouvoir eux-mêmes dès le moment de la livraison. Mais, quant aux travaux faits entre la livraison et le quatre (4) de mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), il n'y a pas de doute qu'ils sont à la charge des syndicats.

Maintenant si vous voulez ajouter cette autre considération qui est très importante : Dans ce même discours monsieur Chapleau nous dit : “ Tout ce qu'il nous faut si le chemin est vendu, c'est cent mille piastres (\$100,000.00). C'est tout ce qu'il demande dans les estimés de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et si vous réferez à l'état déposé par le trésorier de la Province, l'honorable monsieur Wurtele, document intitulé : “ *L'état préparé par le trésorier de la Province, concernant la vente du chemin de fer du Nord, Québec, 4 avril, 1882,* ” et qui se trouve publié dans les documents de la session de cette année mil huit cent quatre-vingt-deux (1882). Ce document se trouve à la page cinquante (50) du discours sur le budget, fait par l'honorable monsieur Wurtele en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882). Il est déclaré là de la manière la plus formelle que, si le chemin de fer est vendu, le gouvernement de la Province ne déboursera que la somme de cent mille piastres (100,000.00). Cela est répété sous toutes les formes, de manière qu'avec cela et les déclarations du premier ministre jointes, il était impossible pour l'homme le plus habile en chambre, ne pas croire que nous n'avions pas plus que cent mille piastres (\$100,000.00) à

débourser. Voilà des faits qui justifient, je crois, l'assertion que j'ai faite tout-à-l'heure.

Q. Savez-vous si les sommes payées, où quelques unes d'elles, entre la date de la vente du chemin de fer le (4) mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et la date de la livraison, pour travaux faits dans le même intervalle de temps, ont été remboursées au gouvernement ?

R. Je crois qu'une faible partie de ces sommes a été remboursée au gouvernement l'année dernière, mais, je ne suis pas sûr de la date, je sais qu'il en a été reçu quelque chose.

Maintenant, je sais d'un autre côté que le gouvernement actuel insiste auprès de la corporation de Montréal, pour se faire rembourser d'une autre partie de ce montant. Car, en vertu d'un arrangement fait entre la corporation de la cité de Montréal et le gouvernement de monsieur Chapleau, la cite de Montréal était obligée de payer le surplus de la somme de cent trente deux mille piastres (132,000.00) que coûterait l'extension du chemin de fer aux casernes, et je sais aussi que la ville de Montréal refuse de payer ce montant pour divers motifs. Mais, je ne suis pas appelé à juger cela. Ce dont je suis bien certain, c'est que, sans nécessité, je dirai même sans utilité, l'administrateur du chemin de fer du Nord a pu, au vu et su du gouvernement, faire faire des travaux dont il devait bénéficier, et que depuis ce temps-là, la Province de Québec attend le remboursement de son argent. Je n'ai jamais compris que c'était de cette manière là que les vendeurs agissaient vis-à-vis de leurs acheteurs.

Q. Pouvez-vous nous dire que pendant cet intervalle de temps monsieur Sénécal ait fait faire des travaux, qui n'étaient pas déjà ordonnés longtemps avant la date du contrat de vente, quatre (4) mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) et en exécution de contrats antérieurs ?

R. Ma réponse ne va pas jusque-là, puisque je parle des travaux faits en vertu de contrats antérieurs, mais de travaux, qui n'étaient pas indispensables immédiatement, et qui pouvaient rester suspendus dans l'intérêt du gouvernement, jusqu'à ce que le syndicat fût prêt à en prendre la responsabilité ; ou, au moins si les travaux étaient continués il fallait dire à monsieur Sénécal qui était l'administrateur du chemin de fer : " vous avez des associés qui sont riches, c'est pour vous que " ces travaux sont faits, payez les. " Il n'y a pas un homme d'affaires qui n'aurait pas approuvé une telle proposition ; je n'ai pas été au-delà dans ma réponse, mais je puis aller au-delà maintenant, je puis dire ceci : " c'est que je tiens de personnes, qui étaient en rapport avec " l'administration du chemin de fer du Nord, et en rapport très-intimes " avec monsieur Sénécal, que, à peine la vente était-elle décidée sur la " section-Est du chemin de fer du Nord entre le ministère et son " employé, monsieur Sénécal, le ballastage a été pressé avec une rapidité que l'on n'avait jamais vue encore ; que les magasins ont été " remplis de charbon et d'autres provisions nécessaires, et j'ai raison " de croire que la chose est vraie. "

Q. Voulez-vous nous dire qui vous a donné cette information-là ?

R. Cette information m'a été donnée par différentes personnes, dont je ne peux pas me rappeler tous les noms ; mais, chaque fois que j'étais sur les chars, j'entendais dire à quelques gare ou à bord du train : " on voit bien que le chemin de fer va être vendu, car on n'a jamais vu le ballastage se faire avec autant de célérité de toutes sortes de provisions, et on m'indiquait à tel endroit des centaines de tonnes de charbon, et à tel autre endroit des cinquantaines de quarts d'huile, qui arrivaient par enchantement. " Et on m'a montré du ballastage qui avait toujours été négligé et qui se faisait avec un surcroît d'hommes, comme on n'avait jamais vu. Et je crois que si vous interrogez monsieur Roberge, là-dessus, vous pourriez en savoir quelque chose, du moins quant à ce qui regarde le ballastage, car quant à l'achat des provisions, il faudrait recourir aux marchands, aux fournisseurs qui étaient bien nombreux et que je ne connais pas.

Q. Vous ne connaissez pas ces choses-là personnellement ?

R. Pas autrement que je viens de vous dire.

Q. C'est monsieur Roberge je suppose qui vous a dit qu'il avait été fait du ballastage sur une grande échelle ?

Q. Oui, monsieur, et il m'a dit en même temps, qu'il y avait du ballastage qui était chargé deux fois à sa connaissance.

Q. C'est lui qui faisait ce ballastage ?

R. C'est lui qui a fait une partie, je ne sais pas s'il était, seul ou avec d'autres.

Q. Dans ce temps-là est-ce que c'était encore lui qui faisait ce ballastage ?

R. Je crois que dans ce temps-là, il était encore occupé au ballastage mais il n'était pas occupé au ballastage quand il me le disait.

Q. Entre la vente et la livraison du chemin de fer, est celui qui faisait ce ballastage ?

R. Quand la chose était censée se faire, il était un de ceux qui faisaient le ballastage.

Q. Quand est-ce qu'il vous a dit cela ?

R. Je ne pourrais pas vous dire au juste, il m'a dit cela plusieurs fois dans l'automne de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et dans l'automne de mil huit cent quatre-vingt-trois (1883) ; dans ce temps-là il était encore un de mes adversaires, comme d'ailleurs il l'est encore ; je crois qu'il a travaillé contre nous chaque fois que l'occasion s'est présentée, et c'est un adversaire fort redoutable, je vous assure.

Q. Est-ce lui qui vous a dit qu'il y avait accumulation d'approvisionnement ?

R. Non, monsieur, ceci m'a été dit aux stations ou dans les convois, je ne pourrais vous nommer personne. Si j'avais le temps de bien y penser, je trouverais certainement le nom de personnes très-respectables qui m'ont dit la chose, je vous donne là le résultat de mes observations et de mes renseignements que j'ai obtenus depuis mil huit cent quatre-vingt (1880) à venir jusqu'à aujourd'hui. Je ne tenais pas de notes de cela ; je prenais ces renseignements pour me convain-

cre que j'avais raison de combattre le système qui prévalait dans le temps.

Q. Savez-vous s'il y a eu un inventaire ou un état détaillé des approvisionnements faits lors de la vente, et un autre fait lors de la livraison du chemin de fer ?

R. Non, tout ce que je sais, c'est qu'il y a eu un inventaire fait pour le partage du matériel roulant et des provisions entre le syndicat du Pacifique et le syndicat du chemin de fer du Nord, et je n'en connais pas d'autre.

Q. Connaissez-vous autre chose concernant l'administration du chemin de fer du Nord par monsieur Sénécal comme surintendant ?

R. L'administration du chemin de fer ?

Q. Oui, monsieur, je suis en possession d'un document, que je considère comme très-important, qui a été trouvé dans un bureau, longtemps en possession de monsieur Sénécal et de ses employés, à Montréal, lequel document est de nature, en autant que je puis le comprendre, de vous permettre de rechercher avec succès l'emploi, que le Surintendant du chemin de fer du Nord faisait, ou se proposait de faire, de l'argent dont il disposait pour des fins électorales, en vue des élections générales de l'automne de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), et encore en autant que je puis comprendre en vue de l'achat du chemin de fer du Nord.

Q. Quel est ce document ?

R. Ce document est un livret contenant la liste de tous les comtés de la Province de Québec. En regard des noms de chaque comté il y a quatre colonnes avec des lettres C. L. I. et D au-dessus de chaque colonne respectivement, signifiant je suppose C conservateur, L libéral et D douteux ; la quatrième colonne contenait des chiffres représentant des sommes variant de deux cents piastres à quinze cents piastres (\$200.00) à (\$1,500.00) vis-à-vis le nom de chaque comté et formant un total de trente quatre mille piastres (\$34,000.00).

J'ai ce livret en ma possession, qui contient en outre de cette liste, sur la dernière page, des chiffres et quelques mots que je crois être de l'écriture de monsieur Sénécal. Les chiffres additionnés représentent la somme de trente quatre mille piastres (\$34,000.00) avec des signes, initiales et abréviations vis-à-vis chaque chiffre, qui indiquent, en autant que je puis le comprendre, la provenance du total de cette somme de trente quatre mille piastres (34,000.00), et aussi le mode que l'on se proposait d'employer pour prélever cette somme, ainsi que les noms de certains fournisseurs et donateurs sous les noms de *rolling stocks*, provisions etc. Un expert reconnaîtra mieux la valeur de ces chiffres, de ces signes et de ces mots que moi, et, si je comprends bien, la liste des dépenses, et ce que je viens d'indiquer comme étant sur la dernière page, ce sont les voies et moyens. Il s'agit de dépenser trente quatre mille piastres (\$34,000.00) et on donne les voies et moyens pour les trouver à la dernière page. J'ai ce livret et je suis prêt à le livrer pour qu'il fasse partie de ma déposition ; mais auparavant vous me permettrez de vous dire,

monsieur le Commissaire, que le dix-sept d'avril mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), je disais à la chambre d'assemblée, lors de la discussion du projet de loi autorisant le paiement des frais de la présente enquête, je disais ce qui suit : " Je suppose par exemple qu'on veuille prouver que monsieur Sénécal a fourni soixante et quinze mille piastres (\$75,000.00) pour faire les élections de mil huit cent quatre-vingt-un [1881], et qu'on donne les noms des députés ou des candidats conservateurs qui ont partagé ces soixante et quinze mille piastres (\$75,000.00). Je suppose que l'on dise, par exemple, que monsieur Sénécal a souscrit cinq cents piastres (\$500.00) pour l'élection dans le comté d'Argenteuil, mille piastres pour Beauce (\$1,000.00), cinq cents piastres (\$500.00) pour Beauharnois ; quinze cents piastres (\$1,500.00) pour Bonaventure ; cent piastres (\$100.00) pour Champlain ; cinq cents piastres (\$500.00) pour aider l'élection de l'adversaire de mon honorable ami le député de Huntingdon ; mille piastres (\$1000.00) pour l'adversaire de l'Honorable député de Kamouraska ; quinze cents piastres pour l'adversaire de l'Honorable monsieur Irvine à Mégantic ; mille piastres (\$1000.00) pour l'adversaire de mon Honorable ami le député de Montmagny, qui avait réussi à escamoter un mandat que les tribunaux lui ont enlevé, cinq cents piastres (\$500.00) pour l'adversaire de l'Honorable député d'Iberville, cinq cents piastres (\$500.00) pour monsieur Paquet à Lévis ; cinq cents piastres (\$500.00) pour Chambly " Hansard de mille huit cent quatre-vingt-cinq (1885) pages neuf cent cinquante et neuf cent cinquante et un (950 et 951).

Aussitôt, plusieurs députés se levèrent et déclarèrent formellement que monsieur Sénécal n'avait pas fourni un seul centin pour les faire élire, et monsieur Martel Député de Chambly prononça les paroles suivantes : " Monsieur le président, l'honorable chef de l'opposition m'a accusé d'avoir reçu cinq cents piastres (\$500.00) pour assurer mon élection, il a pris cela sur un petit morceau de papier aussi calomnieux " à mon égard qu'il l'a été lui-même. " J'avais alors en main la liste que voici et que j'annexe à ma déposition. Cette liste contient les noms de tous les comtés et des députés en chambre avant l'élection générale de mil huit cent quatre-vingt-un (1881). C'est la copie fidèle du document que je vais aller chercher, et je tiens à faire cette déclaration pour me justifier d'avoir osé faire une telle assertion en chambre contre des collègues que je voudrais respecter. J'avais fait faire sous ma direction une copie exacte de ce livret que je ne voulais pas garder sur moi de peur de le perdre. Je produis maintenant ce livret comme faisant partie de ma déposition et je ne le fais pas de gaité de cœur. Je comprends tous les déboires que cela va m'attirer ; car si ce document signifie ce que je crois qu'il signifie, sa production entrainera des complications qui rendront le devoir de monsieur le commissaire plus pénible et qui m'attireront à moi, je n'en ai aucun doute, toutes espèces de désagréments, mais je n'ai pas cru devoir cacher ce fait important à monsieur le commissaire. Quant aux lettres et aux chiffres, qui sont sur la dernière page, ils ne sont pas de la même écriture que la liste en question. Les lettres et les chiffres, qui sont sur la dernière page

sont de l'écriture de monsieur Sénécal lui-même, en autant que j'ai pu en être informé, car je ne connais pas son écriture. J'ai demandé à quelqu'un qui a été en rapport d'affaires avec lui pendant bien des années et qui connaît bien ses chiffres et son écriture, et sans rien lui dire de ce que c'était, il m'a dit en voyant cela : "tiens, ce sont les chiffres de monsieur Sénécal." (1)

Maintenant, je veux qu'il soit parfaitement compris, monsieur le Commissaire, que je ne prends pas la responsabilité de dire que les sommes d'argent qui sont mentionnées là, ont été fournies aux personnes dont les noms sont-là. Que monsieur Sénécal ait fourni ces sommes d'argent, je n'en sais rien ; je prends le document comme ayant cette signification. On se préparait à faire les élections générales à l'improviste ; il fallait une somme d'argent et on cherchait les voies et moyens pour trouver la somme qu'il fallait ; je vois qu'il fallait trente-quatre mille piastres (\$34,000.00). Et l'on semble avoir trouvé les voies et moyens à la dernière page pour trouver cette somme de trente-quatre mille piastres (\$34,000.00).

Maintenant, la signification des lettres des trois colonnes me paraît être celle-ci : la colonne en haut de laquelle se trouve la lettre C contient les chiffres 1,2,3, jusqu'à trente-neuf (39), et le nombre de comtés que l'on croit pouvoir assurer comme conservateurs aux élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un (1881).

La seconde colonne en haut de laquelle se trouve la lettre L avec les chiffres un, deux, jusqu'à dix (10) veut dire, suivant moi, que ce sont là les comtés où l'on croit pouvoir faire élire les libéraux aux élections générales. La troisième colonne en tête de laquelle je trouve la lettre D, et qui contient les chiffres 1,2, et jusqu'à seize (16), me paraît signifier les comtés sur lesquels on a des doutes, et qui pourraient élire soit un conservateur, soit un libéral. Les chiffres de la quatrième colonne me paraissent être les sommes que l'on est disposé à fournir pour obtenir le résultat indiqué dans les colonnes précédentes ; à faire devenir conservateurs les comtés que l'on considère comme douteux.

Q. Cela ne veut pas dire, d'après vous que les députés, actuellement élus, les députés ministériels aient reçu les sommes qui sont mentionnées-là ?

R. Non, monsieur, ce n'est pas ce que je veux dire.

Q. Ni que ces sommes-là aient été dépensées pour assurer leur élection durant les élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un [1881] ?

R. Non, monsieur, je ne veux pas dire cela, et j'espère que l'enquête découvrira qu'aucun des députés élus n'a eu connaissance qu'aucune somme d'argent ait été fournie par le surintendant du chemin de fer Provincial pour assurer son élection ; et mon assertion en chambre à la dernière session en mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885) ne comportait pas cela, je voulais tout simplement dire, que je me croyais

(1) On trouvera copie du livret en question dans le volume intitulé "Preuve documentaire"

autorisé à croire que monsieur Sénécal, l'employé du gouvernement, avait fourni de l'argent pour assurer l'élection d'un certain nombre de députés conservateurs aux élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un (1881). Et je connais le fait personnellement, indépendamment de ce fait-ci, parce que dans l'enquête de la contestation de l'élection de Verchères il a été prouvé... Je puis produire le *factum* de cette cause si monsieur le commissaire le désire, contenant toute ma preuve dans laquelle vous avez la déposition de Hilaire Hurteau, député à la Chambre des Communes pour le comté de l'Assomption, Tancrède Arthur Huot, Ecuier notaire de Belœil, de Charles Auguste Cornellier, avocat de Montréal, et d'un certain nombre d'autres personnes, qui jurent avoir reçu de monsieur Sénécal des sommes d'argent pour être employées dans l'élection de Verchères en mil huit cent quatre-vingt-un (1881), élection qui se faisait entre monsieur Brillon et monsieur Bernard. Je ne puis pas vous dire le chiffre, exact de la somme qui a été dépensée ; mais d'après ce que je vois, nous avons prouvé au-delà de six cents piastres (\$600.00), rien que dans ce comté-là, et entre les mains d'un seul, au delà de deux cent cinquante piastres (\$250.00).

Si monsieur le commissaire le désire, je puis faire venir la copie de cette preuve.

Q. Avez-vous d'autres preuves à offrir à cette commission sur cette accusation que des députés, qui ont voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, l'auraient fait en considération d'avantages pécuniaires, de souscriptions électorales ou d'autres faveurs ?

R. Je suis informé de bonne source, et je crois sincèrement dans mon âme et conscience, que monsieur Sénécal est porteur de billets ou d'obligations d'un certain nombre de députés pour argent avancé vers l'époque des élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), ou pendant, avant ou après. Parmi ces personnes que l'on m'a nommées, il y a l'honorable monsieur Savage, conseiller législatif, monsieur Déchesnes, député de Témiscouata, monsieur Faucher de St. Maurice, député de Bellechasse, monsieur Gauthier, député de Charlevoix. Je ne prends pas la responsabilité de dire que c'est vrai ; mais, j'affirme que je le crois sincèrement d'après ce qui m'a été dit.

Q. Voulez-vous nous dire quelle est la source de vos informations ?

R. Je ne peux pas vous donner de sources particulières ; mais comme le reste, j'ai recueilli cela, en passant, avec celui-ci, avec celui-là, en observant ce qui se passait, et c'est plutôt le résultat d'observations de deux ou trois ans, que le résultat d'une information particulière ou de faits précis.

Mais, il est bien facile, monsieur le commissaire, de s'assurer des faits, et je n'ai pas besoin de vous indiquer quel moyen vous avez à votre disposition pour vous assurer de la vérité de ces faits.

Q. Voux voulez dire entendre ces personnes-là ?

R. Oui, monsieur, maintenant j'ajouterai ceci, que j'ai toujours compris que les argents ainsi avancés ne l'avaient pas toujours été directement par monsieur Sénécal lui-même, mais par des personnes inter-

posées, et parmi ces personnes interposées il y en a une de morte maintenant, monsieur Louthood, qui était secrétaire de monsieur Sénécal. Mais, il y en a encore quelques-unes qui vivent, entr'autres monsieur Blumhart, le gendre de monsieur Sénécal, qui, m'assure-t-on, a dit à différentes reprises, que si jamais certains députés bronchaient qu'il avait ce qu'il fallait pour leur mettre le pouce sur la gorge. Et d'ailleurs, monsieur Sénécal a admis lui-même, sous serment, dans une cause mise devant la Cour Supérieure à Montréal, sous No 293, entre François Côté et le dit Sénécal, défendeur, que la somme de six cents piastres était à peu près la souscription faite par lui, pour différents comtés, à l'occasion des dites élections de 1881 ; et vous trouverez une déclaration à ce sujet dans les journaux de l'assemblée législative de 1884, p. 244.

Q. Est-ce à vous qu'il aurait dit cela ?

R. Vous me permettrez de ne pas répondre à cette question, vu qu'en outre des informations que j'ai eues de tierces personnes et que je viens de donner librement, je n'aimerais pas à communiquer ce que j'aurais pu recevoir confidentiellement.

Q. Vous ne connaissez pas autre chose, relativement à cette accusation, qui a été portée contre des députés ?

R. Je ne connais pas autre chose que je me rappelle dans le moment.

Je veux qu'il soit compris que je ne porte pas d'accusations. Je ne fais que relater ce que je connais et je produis ces documents.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de la vente des embranchements de St. Léon et de St. Eustache au syndicat du chemin de fer du Pacifique ?

R. Quant à l'embranchement de St. Lin, je ne connais rien de particulier, excepté ce qui peut être commun avec celui de St. Eustache. Quant au paiement de la somme de quatre cent mille piastres (\$400,000.00), déduite des quatre millions (\$4,000,000.00) du prix de la vente du chemin de fer du gouvernement, le fait m'a toujours frappé comme étant significatif. La section Ouest du chemin de fer du Nord qui était en parfait ordre, qui avait une grande valeur et qui pour les hommes d'affaires devait être considérée comme ayant une valeur plus grande que celle de la division Est du chemin de fer, a été vendue quatre cent mille piastres (400,000.00), meilleur marché que la section Est, parceque l'on déduisait des quatre millions de piastres (\$4,000,000.00), quatre cent mille piastres (\$400,000.00), qui devaient aller pour le prix d'achat de ces deux embranchements de chemin de fer. Je ne connais pas de faits particuliers ; mais après une étude consciencieuse de tout ce qui a eu lieu à cette époque-là, et des recherches et des observations assidues faites avec tout le soin possible, je suis arrivé à la conclusion que ces quatre cent mille piastres (\$400,000.00), avaient été enlevées à la Province de Québec.

Quant à l'affaire de l'embranchement de St. Eustache, en outre de ce que je viens de dire et qui est commun avec l'embranchement de

St. Lin, je connais personnellement ce fait suivant :—dans le courant de l'année mil huit cent quatre-vingt-un (1881), je ne puis pas préciser l'époque au juste, monsieur Globensky, seigneur de St. Eustache, est venu me trouver avec un ou deux citoyens de St. Eustache, je crois, me demandant si je voulais signer un document qu'il me présentait. C'était une lettre au ministère ou à un de ses membres, je ne puis pas préciser, mais, l'un ou l'autre, le priant d'autoriser l'administration du chemin de fer du Nord de prêter aux citoyens de St. Eustache des rails et autres matériaux nécessaires à la construction de l'embranchement du chemin de fer qui était alors à se faire. Je demandai à monsieur Globensky, s'il était informé que le gouvernement avait de ces matériaux pour pouvoir disposer de ce qui serait nécessaire pour l'embranchement de chemin de fer, sans nuire au service public, et sur sa réponse affirmative et la promesse que l'on me fit qu'il y aurait un inventaire de fait, et que l'on prendrait les précautions nécessaires pour que le gouvernement ne perde rien, je signalai cette lettre qui doit être dans les archives du gouvernement à Québec. Cette lettre a dû être signée par moi, d'après les informations que j'ai eues, par un certain nombre de citoyens, indistinctement de parti. Nous voulions par là favoriser une entreprise locale, et St. Eustache est une localité très importante, dont le séjour est très agréable en été, et très recherché par un certain nombre de familles à Montréal. Les matériaux ont-ils été prêtés ? je n'en sais rien ; mais, je n'insulterai pas les messieurs qui étaient à la tête de cette entreprise, en disant que je ne crois pas qu'ils fussent en état de les acheter. La compagnie ne me paraissait pas une compagnie bien sérieuse et régulièrement organisée du moins organisée sur des bases solides, non pas que les individus personnellement, qui composaient la compagnie, ne fussent responsables, mais, que la société ne paraissait pas organiser d'une manière solide, et de manière à assurer son succès.

Cependant le vingt-neuf (29) mars mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), je crus devoir poser la question suivante au gouvernement, qui était alors présidé par feu l'honorable monsieur Mousseau, (journaux de l'Assemblée Législative de Québec, mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), page trois cent cinquante-six (356). "1o. Combien de lisses, boulons, éclisses et canelles ont été fournis par le gouvernement, pour la construction de l'embranchement de St. Eustache ? 2o. Combien le gouvernement a-t-il reçu pour le paiement de ces lisses, etc., Sur le prix d'achat de ce chemin par le syndicat du Pacifique ?"

Réponse de l'honorable Secrétaire Provincial Blanchet.

"Il n'appert pas par les livres de la ci-devant administration du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, que ces rails aient été prêtés au dit chemin de fer." Or, si je rapproche ce fait de ce qui s'est passé pour l'embranchement du chemin de Berthier, je me crois justifiable d'arriver à la conclusion que des recherches faites prouveraient que ces matériaux ont été prêtés à cet embranchement.

Pour ce qui a rapport à l'embranchement du chemin de Berthier, je

vois dans un document numéro soixante-quinze (75), qu'il y a la même observation relativement aux matériaux, qu'il n'appert pas par les livres de la ci-devant administration du chemin de fer du Nord que de tels matériaux ont été prêtés.

Cependant, je vois par un document, qui y est annexé, que le département du Trésor a gardé une somme de quatre mille et quelques cents piastres, évidemment dans le but d'obtenir un remboursement de la valeur des matériaux, que l'on suppose avoir été prêtés à l'embranchement de Berthier.

Voilà tout ce que je puis dire à ce sujet là.

J'ai un autre fait que je désire communiquer à la commission, si l'on veut me le permettre.

Le vingt-neuf (29) de mars, mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), à la suggestion de monsieur L. A. Roberge, dont j'ai parlé, je posai au gouvernement la question suivante.

1o. Y a-t-il eu un contrat entre le gouvernement et C. T. Côté, de Québec, pour la confection du *dump cars* et *trucks* ?

2o. Si oui, combien a-t-il été payé à compte de ce contrat et combien de *dump-cars*, etc. ont été livrés en exécution de ce contrat ?

3o. Si non, pour quel objet une somme d'au moins de vingt mille piastres (\$20,000.00) a été payée à C. T. Côté ?

Je reçus la réponse suivante de l'honorable secrétaire Provincial, Blanchet :—“ Il n'existe pas de tel contrat, et il n'a pas été payé vingt mille piastres (\$20,000.00), à C. T. Côté, ” *Journaux de l'Assemblée Législative* de Québec, mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), page trois cent cinquante-six (356).

Je ne connais rien de cette affaire. Mais, je suggérerais respectueusement à monsieur le Commissaire de questionner monsieur L. A. Roberge à ce sujet et monsieur C. T. Côté. Car, d'après ce que j'ai compris à cette époque-là, une somme d'argent avait été payée à monsieur C. T. Côté pour des ouvrages, qui n'ont pas été exigés plus tard.

Q. Connaissez-vous bien monsieur L. A. Roberge ?

R. Oui, monsieur.

Q. Voulez-vous nous dire de quelle réputation générale, il jouit ?

R. Je ne puis pas parler de sa réputation générale ; car, je n'ai guère eu occasion d'entendre beaucoup de remarques sur son compte.

J'ai connu monsieur Roberge, autant que je me souviens, en mil huit cent soixante et dix-huit (1878) lors des élections générales de la Province, en mil huit cent soixante et dix-huit (1878). Il était alors à St. Hyacinthe. On m'avait toujours dit que c'était un libéral. Durant ces élections, il s'est prononcé contre nous, et peu de temps après il est devenu l'intime et le confident de monsieur L. A. Sénécal. Il est alors parti de St. Hyacinthe et il est allé à Joliette, je crois, établir ces quartiers généraux comme constructeur, et c'est là que j'ai le plus entendu parler de lui. Là, j'ai entendu dire par quelques citoyens, qu'il avait laissé de mauvais souvenir, faisant des dettes pour le che-

min de fer, pour la construction du chemin de fer, achetant des terrains, des chevaux et ne payant pas. C'est à peu près tout ce que je pourrais dire sur son compte.

Q. Par rapport à sa crédibilité sous serment, croyez-vous qu'il mérite toute confiance ?

R. Par rapport à sa crédibilité sous serment, je ne connais rien qui me justifierait d'en douter, seulement pour moi, personnellement, dans les relations que je pourrais avoir avec lui, soit des relations d'argent ou autrement, je serais sur mes gardes.

Q. Monsieur Roberge ne vous a fait ces dénonciations que depuis qu'il est en difficulté avec le gouvernement au sujet de certaines réclamations qu'il prétend avoir contre le gouvernement ?

R. C'est à la fin de l'année mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et durant la session de l'hiver mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), et depuis ce temps-là que monsieur Roberge m'a donné les informations que j'ai rapportées.

Q. Avez-vous pris part aux débats sur la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Pas d'une manière générale, si je l'ai fait, cela a été accidentellement.

Q. Avez-vous fait quelques discours sur cette question de la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Pas que je me rappelle.

Q. Étiez-vous en faveur de la vente ou contre la vente du chemin de fer du Nord ?

R. En principe, j'étais pour la vente du chemin de fer,—mais, connaissant ce qui s'est passé depuis, la manière dont le pays a été traité et toutes les circonstances qui sont arrivées à ma connaissance depuis mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), si j'eusse eu occasion de me prononcer sur le projet de vente du chemin de fer du Nord, avec la connaissance de ces circonstances, je l'aurais opposée de toutes mes forces.

Mais, je dois dire que j'occupais à cette époque-là une position bien particulière. J'avais décidé lors des élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un [1881] de ne pas accepter la candidature, à n'importe quel prix, et pour n'importe quelle raison. Car, j'avais laissé St. Hyacinthe dans le printemps de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), pour m'établir à Montréal, où naturellement placé à la tête d'une étude nouvellement ouverte, j'étais obligé de donner à mes affaires professionnelles un soin tout particulier, si je voulais arriver à me faire une clientèle à Montréal.

Plusieurs députations de St. Hyacinthe étaient venues m'offrir la candidature et me laissaient même espérer, que je serais élu par acclamation, si j'acceptais ; mais, j'avais toujours refusé, donnant pour raison que j'étais fatigué des luttes politiques, que je ne me sentais plus le courage de subir toutes les injures, dont les hommes publics de ce

pays-ci sont l'objet, que j'étais trop pauvre, d'ailleurs, pour négliger ma clientèle, et qu'il me fallait songer à ma famille.

Une dernière députation, composée de tout ce qu'il y avait d'hommes les plus influents à St. Hyacinthe, vint quelques jours avant la nomination, quelques jours avant le vingt-cinq (25) de novembre mil huit cent quatre-vingt-un (1881), et me déclara que, si je voulais consentir à être mis en nomination, je serais élu par acclamation, et que je serais libre d'aller en chambre quand cela me plairait, et que je pourrais suivre mon bureau et mes affaires professionnelles, tout comme si je n'étais pas membre de la Chambre.

Après quelques hésitations, et vu la rumeur que certains journaux conservateurs faisaient courir à cette époque que ma détermination de ne pas me présenter était influencée par des motifs peu avouables, je crus devoir accepter la candidature aux conditions qui m'étaient offertes.

Quand je pris mon siège au commencement de la session de mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], j'avertis mes amis et mon chef, l'honorable monsieur Joly, des conditions spéciales, que l'on m'avait faites, et de leur consentement, je n'assistai que très rarement aux séances de la Chambre.

Quand je venais, j'apportais mes dossiers avec moi, je travaillais en chambre à mes affaires de bureau. Si l'occasion se présentait, je disais un mot accidentellement, sur une question ou sur une autre; mais aussitôt que mes services étaient requis à Montréal, par mes associés, je m'en retournais, et je ne revenais que quand j'étais complètement libre, je crois que j'ai perdu durant cette session-là, au-delà de quarante [40] jours de séances.

Voilà pourquoi je n'ai pas pris dans cette session la part, que j'avais coutume de prendre aux affaires publiques. Mais, je désire ajouter, et j'affirme de la manière la plus positive, que ce sont là les seules raisons, qui m'ont éloigné de mes devoirs parlementaires ordinaires, et qu'il n'y a jamais eu chez moi, pas plus dans cette circonstance-là que dans les autres, le désir de cacher mon opinion ou d'éviter de prendre ma part de responsabilité sur une question ou sur une autre.

Q. A cette époque-là, en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), la vente du chemin de fer du Nord vous paraissait-elle désirable et avantageuse ?

R. En principe, oui.

Q. Quant aux conditions de vente, quelle était votre opinion à cette époque-là ?

R. Quant aux conditions de vente, j'aurais cru que le prix de huit millions de piastres (\$8,000,000.00), réellement payées et non pas dépensées en grande partie par ces travaux, dont on nous cachait les comptes ou la nécessité, j'aurais cru, dis-je, que dans les circonstances la Province de Québec ne devait pas refuser cette somme de huit millions de piastres (\$8,000,000.00), malgré la perte qu'elle faisait.

Q. Croyez-vous qu'un gouvernement puisse exploiter un chemin de fer aussi avantageusement qu'une compagnie ?

R. Non, monsieur, malgré que, si j'en juge par certains documents, la chose se fait avec assez d'avantage en France. Je crois que les conditions de climat, les conditions économiques, les nécessités de patronage et d'autres conditions faciles à comprendre doivent changer complètement la position.

Pour ma part, je crois que c'est la pire chose qui puisse arriver à un gouvernement, ici en Canada, que d'exploiter un chemin de fer, mais, de là, je ne conclus pas à la nécessité de sacrifier une propriété publique pour le plaisir de s'en débarrasser.

Q. Croyez-vous qu'il était possible pour le gouvernement, à cette époque-là, d'obtenir de meilleures conditions ?

R. Je crois que oui, et j'en suis resté convaincu après l'étude des documents, qui ont été mis devant le pays depuis cette époque-là.

Q. Je vous demande si à cette époque-là vous pensiez qu'il était possible pour le gouvernement d'obtenir de meilleures conditions ?

R. Vous me demandez si le gouvernement avait eu de meilleurs offres que celles qu'il a acceptées ?

Q. Si c'était votre conviction, alors ?

R. Non, monsieur, parceque je n'ai pas vu ces documents dans ce temps là, je les ai vus depuis.

Q. A quels documents faites-vous allusion ?

R. Je fais allusion aux documents, se rapportant aux offres faites par Sir Hugh Allan ou ses représentants, monsieur Rivard et autres, ainsi qu'au grand nombre de documents publiés dans l'*Etendard*, journal de Montréal, lesquels documents je ne puis énumérer en détail, sans référer à ce journal, et surtout à la déclaration faite par l'honorable premier ministre actuel au conseil Législatif en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), à l'effet que monsieur le curé Labelle lui avait déclaré, qu'une somme plus considérable avait été offerte, si je me rappelle bien par Sir Hugh Allan.

Naturellement, ces documents, ces déclarations ne sont arrivés à ma connaissance que par bribes, de temps à autre, depuis ce temps-là. Mais, toutes ces choses devaient être connues des ministres à l'époque, où ils négociaient la vente du chemin de fer, car ils avaient les moyens de se renseigner, que moi, simple député de la chambre, je n'avais pas.

Q. Est-ce que la proposition faite par le syndicat Allan-Rivard, et la correspondance échangée entre le gouvernement et ce syndicat n'ont pas été mises devant la chambre lors de la discussion en chambre du projet de vente du chemin de fer ?

R. C'est possible, mais, je n'en ai pas pris communication dans ce temps-là, vu que, comme je viens de le déclarer, je n'assistais qu'accidentellement aux séances de la chambre.

Q. Avez-vous fait quelques calculs comparant les diverses offres qui ont été faites à cette époque-là ?

R. Non, monsieur, j'ai formé mes conclusions sous ce rapport là des

discours que j'ai entendus, des documents que j'ai lus dans les journaux ou ailleurs.

Q. Connaissez-vous les arrangements intervenus subséquemment à la vente du chemin de fer, en mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), entre le syndicat Sénécal et le chemin de fer du Grand-Tronc ?

Q. Non, monsieur, pas autrement que par ce que j'en ai vu dans les journaux à cette époque ; j'en ai parlé dans un discours que j'ai fait à St.-Laurent dans le mois de Septembre mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), et qui se trouve rapporté dans le hansasd de mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), à la page quatorze cent vingt-cinq (1425) et suivantes.

La partie se rapportant à cette transaction se trouve à la page quatorze cent quarante-huit (1448), et suivantes.

Q. Quant aux arrangements intervenus récemment entre le gouvernement fédéral et la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, en connaissez-vous les détails ?

Non. Ce n'est pas encore venu devant le public, d'une manière bien précise. Tout ce que j'en comprends, c'est que le chemin de fer du Grand-Tronc, ou ceux qui le représentaient dans cette transaction ont fait un profit d'au-delà d'un million, d'après ce que je puis voir, sur une somme d'argent mise à la disposition de la Province de Québec par le gouvernement fédéral. Je veux parler de neuf cent et quelques mille piastres qui avaient été réservés au profit de la Province de Québec, au moins d'une manière indirecte en mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), ou mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884).

Naturellement, j'attendrai les documents officiels, pour bien comprendre la nature de la transaction, qui a été faite entre le chemin de fer du Grand-Tronc, la compagnie du Pacifique et le gouvernement fédéral. Et si je suis bien renseigné, la transaction n'est pas encore terminée. La compagnie du chemin de fer du Pacifique a bien le contrôle et la possession du chemin de fer du Nord ; mais, je crois que la propriété est actuellement au gouvernement fédéral, et on attend, pour compléter la transaction, le règlement de certaines difficultés financières qui me paraissent exister.

Q. Voulez-vous nous dire comment vous arrivez à ce chiffre d'un million de piastres ou environ, que le chemin de fer du Grand-Tronc aurait réalisé en vendant le chemin de fer du Nord au Gouvernement Fédéral ?

R. Comme je vous dis, je ne puis pas entrer dans les détails, c'est l'ensemble, le résultat de ce que j'ai vu dans les journaux des deux partis, mais, pour donner les détails avec exactitude, il me faudrait revoir tout cela.

Q. Vous n'avez là-dessus ni chiffres, ni aucunes données officielles ?

R. Non, monsieur, seulement, je puis dire ceci ; j'ai eu une conversation qui m'était ni privée, ni confidentielle avec monsieur Wainwright, du chemin de fer du Grand-Tronc, un homme fort intelligent, à ce sujet là en mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), dans l'hiver de mil huit quatre-vingt-cinq (1885), et j'ai parfaitement compris, que si la transaction se faisait, le chemin de fer du Grand-Tronc ferait un bénéfice de plus d'un million de piastres, je veux dire le chemin de fer du Grand-Tronc ou

ceux qui le représentent. J'ai aussi compris que ce bénéfice consistait surtout dans ce que, au moyen de la transaction projetée qui paraissait alors être terminée, les neuf cent soixante mille piastres (\$960,000.00) qui avaient été mises de côté, comme je viens de le dire, par le Gouvernement Fédéral, appartenaient au chemin de fer du Grand-Tronc, ou à ceux qui le représentaient ; et sur mon observation que c'était bien étrange, que cet argent devrait rester au gouvernement de la Province de Québec, monsieur Wainwright, me dit qu'il ne comprenait pas quel droit le gouvernement de la Province de Québec avait à cette somme de neuf cent soixante mille piastres [\$960,000.00], que cette somme avait été mise de côté exprès pour engager le chemin de fer du Pacifique à acheter le chemin de fer du Nord, vu que cette somme constituait une offre permanente, pour l'engager à acheter le chemin de fer du Nord, ou à construire une ligne rivale plus au Nord.

Monsieur Wainwright ajoutait avec beaucoup de bon sens qu'il était impossible de croire, que les messieurs de la compagnie du Pacifique seraient assez fous pour entreprendre la construction d'un chemin de fer venant à Québec, à travers les montagnes, en ne recevant qu'une somme de neuf cent soixante mille piastres (\$960,000.00), lorsqu'ils pouvaient acheter avec avantage le chemin de fer du Nord.

Maintenant, comme je vous dis, il me faudrait une étude spéciale des documents officiels, la connaissance de faits qui n'arriveront probablement devant le public que dans quelque temps, et surtout la connaissance exacte des motifs, qui ont engagé le gouvernement de la Puissance du Canada à favoriser cette transaction, pour me permettre de bien préciser et de bien justifier mes dires.

Q. Si je vous comprends bien, la transaction n'était pas faite, quand vous avez eu cette conversation avec monsieur Wainwright ?

R. La transaction n'était pas faite dans le temps, mais j'ai compris qu'elle s'est faite peu de temps après.

Q. Savez-vous quel prix le gouvernement fédéral a payé pour les débetures émises par la compagnie du chemin de fer du Nord ?

R. Non, monsieur. Je sais qu'une grande partie de ces débetures était déposée à la banque de Montréal avec l'endossement du Grand-Tronc, quant aux intérêts ; mais, j'ignore ce qui a été payé pour ces débetures.

Q. Savez-vous si elles ont pu être négociées, ces débetures, par MM. Sénécal et McDougall ?

R. Mes informations, dans le temps, ont été à l'effet qu'elles n'avaient pas pu être négociées, et qu'elles étaient déposées comme garantie collatérale pour certaines avances d'argent, même les avances d'argent faites de temps à autre sur ces débetures, dépassaient les espérances que les intéressés ont eues pendant quelque temps sur la valeur possible de ces débetures. Mais, vu que le paiement des intérêts en était garanti par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, la banque de Montréal avait pu faire, sans trop de risques, ces avances d'argent-là. Quel était le montant des avances faites par la banque de

Montréal ? Je ne puis pas le préciser, mais, mes souvenirs sont que c'était de quarante à cinquante centins dans la piastre.

Q. Avez-vous quelque connaissance des travaux et améliorations, qui ont été faits sur le chemin de fer du Nord, sur la section Est du chemin de fer du Nord, par le syndicat Sénécal, avant la vente du chemin de fer à la compagnie du Grand-Tronc, de ceux qui auraient été faits subséquemment par le chemin de fer du Grand-Tronc avant la vente du chemin au gouvernement Fédéral ?

R. Non, monsieur, je crois que l'on prouverait difficilement qu'il en a été fait ; car si j'en juge par les sommes énormes dépensées par le gouvernement de la Province de Québec, sous un prétexte ou sous un autre, relativement à ce chemin de fer, depuis la vente de ce chemin par le gouvernement de la Province de Québec au syndicat Sénécal, et si je compare l'état du chemin de fer à l'époque de la livraison en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) avec les deux époques que vous venez de mentionner, j'arrive à la conclusion ci-dessus. Car, si je comprends bien cette transaction, un des motifs principaux, qui ont engagé la majorité de la chambre à voter en faveur de la vente du chemin de fer, c'était l'impossibilité pour la Province de Québec, de déboursier au delà d'un million de piastres (\$1,000,000.00) qui étaient nécessaires pour travaux indispensables.

L'honorable monsieur Chapleau a déclaré la chose de la manière la plus formelle dans son discours, que j'ai lu depuis la session de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), mais que je n'avais pas entendu, quand il a été prononcé à la chambre, et les journaux favorisant la vente du chemin de fer l'ont dit à maintes et maintes reprises.

De fait, je trouve dans le discours de l'honorable monsieur Chapleau, qu'il nous fallait dépenser au-delà d'un million et quart pour travaux immédiatement nécessaires, si nous gardions le chemin de fer du Nord, et qu'en le vendant, tout ce que nous aurions à payer pour travaux déjà faits et dettes existantes et dettes non payées serait la somme de cent mille piastres (\$100,000.00).

A la page vingt-sept (27) de son discours, l'honorable monsieur Chapleau dit :

“ Mais monsieur le Président, il est une autre raison plus grave encore pour vendre notre chemin, voici : c'est que nous n'avons pas d'argent pour rencontrer les dépenses qu'il y a à faire sur notre ligne provinciale. Cette raison prime toutes les autres.

“ Les recettes du chemin de fer ne fournissent pas au gouvernement, déduction faite des dépenses d'exploitation, ce qu'il lui faut pour exécuter les travaux nécessaires à son parachèvement.
“ Au nombre de ces travaux se trouvent ceux à faire dans la ville même de Québec, et l'on soulèverait toute une révolution dans Québec, si le gouvernement ne faisait pas ces travaux.

“ Nous avons beaucoup de travaux à faire le long de la ligne, et l'ingénieur du Gouvernement vient de nous présenter un rapport, par lequel nous voyons qu'une somme d'un million cent quarante

“ mille piastres [\$1,140,000.00] doit de toute nécessité être immédiate-
 “ ment dépensée sur la ligne, si le gouvernement veut garder son
 “ chemin, et mon honorable ami, le trésorier, à qui je m’adresse pour
 “ avoir ce montant, me répond que nous ne l’avons pas et que nous
 “ ne pourrions le trouver.

“ Si l’on garde le chemin, il faudra absolument dépenser les mon-
 tants suivants :

| | |
|---|---------------|
| Deux cent quarante mille piastres (240,00000) pour l’ex- tension aux casernes, etc..... | \$ 240,000.00 |
| “ Cent mille piastres (100,000.00) pour un embranche- “ ment de Dorval au Mile End..... | 100,000.00 |
| “ Soixante mille piastres pour gare, etc..... | 60,000.00 |
| “ Cinquante mille piastres pour Bellerive, ligne d’Évite- “ ment, etc..... | 50,000.00 |
| “ Cent mille piastres pour usines, et extension au che- “ min Papineau..... | 100,000.00 |
| “ Cent trente mille piastres pour quais à Québec..... | 130,000.00 |
| “ Trente mille piastres pour hangars, tables tournantes, “ etc, à Québec..... | 30,000.00 |
| “ Quatre-vingt-dix mille piastres, moitié service de trans- “ port pour rejoindre l’Intercolonial..... | 90,000.00 |
| “ Deux cent vingt-cinq mille piastres pour déplacement “ de la rue du Prince-Edouard..... | 225,000.00 |
| “ Cinquante mille piastres pour ballast..... | 50,000.00 |
| “ Soixante-cinq mille piastres pour <i>loop-line</i> et naviga- “ tion du St. Maurice..... | 65,000.00 |

“ Total: un million cent quarante mille piastres..... \$1,140,000.00 .

“ Alors, nous arrivons forcément à la situation suivante: total de
 “ l’ancienne dette, coût actuel du chemin treize millions de piastres
 “ (\$13,000,000.00). Total de la nouvelle dette, travaux à faire un mil-
 “ lion cent quarante mille piastres (\$1,140,000.00). Total quatorze
 „ millions cent quarante mille piastres (\$14,140,000.00) :

“ Et plus loin il ajoute: Quant à l’imposition au gouvernement
 “ de la construction des divers travaux, je voudrais bien savoir si
 “ cela diminue, le montant de sept millions six cent mille piastres
 “ (\$7,600,000.00), somme que nous devons retirer, quand le syndicat de
 “ l’Est s’oblige de faire tous ces travaux, et que dans tous ces travaux
 “ le gouvernement n’est pas obligé de contribuer pour un sou.

“ Or, nous retrouvons nos huit millions de piastres (\$8,000,000.00),
 “ c’est-à-dire sept millions six cent mille piastres (\$7,600,000.00) en
 “ argent et non-seulement quatre cent mille piastres (\$400,000.00) de
 “ travaux pour finir le chemin, mais bien une somme d’un million
 “ quatre-vingt-dix-huit mille piastres (\$1,098,000.00) de travaux

“ nécessaires même, et dans tous les cas, demandés par les besoins du commerce et de la bonne exploitation du chemin.”

Or, l'ensemble de ce discours tel qu'interprété par le document mis devant la chambre par l'honorable monsieur Wurtele, alors Trésorier de la Province, le quatre (4) d'avril mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), ainsi que par l'entrée suivante dans le statut de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), page (15) :

“ 1o. Règlement de comptes non soldés se rattachant à la construction” (payable à même un emprunt), cent mille piastres (\$100,000.00).

2o. Balance due sur les terrains et propriétés (payable à même un emprunt) cent quatre-vingt-dix-neuf mille sept cent trente-sept mille piastres et trente cents (\$199,737.30) ; total deux cent quatre-vingt-dix-neuf mille sept cent trente-sept piastres et trente centins (\$299,737.30).

Je ne puis arriver à d'autre conclusion, que l'honorable monsieur Champleau a mis la chambre et le pays sous l'impression, bien légitimement acquise en face de ces déclarations et du document officiel mis par son Trésorier devant la Chambre, qu'en vendant le chemin de fer du Nord, tout ce que la Province de Québec aurait à payer pour travaux alors faits, ce serait une somme de cent mille piastres (\$100,000.00).

Cet état de l'honorable Trésorier, s'il ne signifie pas cela, n'a aucune signification.

L'état numéro huit (8) à la page quatorze (14) dit : “ Estimés du montant payable par le gouvernement, nonobstant la vente, cent mille piastres (\$100,000.00). ”

L'état numéro neuf (9) est intitulé : “ Etat du coût de la construction du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, comprenant tant le montant déjà dépensé que celui que nécessitera son achèvement et se trouve divisé en trois chapitres.

“ Chapitre I : paiement et montants dus par le gouvernement, douze millions sept cent vingt-quatre mille sept cent soixante-neuf piastres et soixante et un centins (\$12,724,769.61). ” Cet état comprenant les cent quatre-vingt-dix-neuf mille sept cent trente-sept piastres et trente centins (\$199,737.30), montant dû sur les terrains achetés.

Le second chapitre comprend les contributions municipales qui ne sont d'aucun intérêt pour ce sujet. Le troisième chapitre comprend ce qui nécessitera son achèvement. Il y a quatre (4) items qui sont parfaitement distincts.

“ 1o Montant requis pour compléter le chemin de fer et pour la moitié du coût des bateaux-passeurs entre Québec, Lévis, indépendamment de tous montants que pourrait allouer l'arbitrage à MM. McGreevy et McDonald. Balance des estimations de février de cent trente-deux mille huit cent quatre-vingt piastres et douze cents (132,180.12), neuf mille sept cent quatre-vingt-dix-huit piastres et neuf cents (\$9,798.09).”

“ Montant payable par le gouvernement indépendamment de la vente, cent mille piastres (\$100,000.00).”

“ Montant dont se charge la compagnie du chemin de fer du Nord,

“ un million dix mille piastres (\$1.010,000.) Ces trois items forment
“ un montant d'un million cent dix-neuf mille sept cent quatre-vingt-
“ dix-huit piastres et neuf cents (\$1,119,798.09).”

L'état numéro dix (10) fait voir quelles seraient les dépenses de la Province, si la vente du chemin de fer a lieu, et quelles elles seraient si la vente du chemin de fer n'a pas lieu.

Si la vente du chemin de fer a lieu, tout ce que le gouvernement aura à payer pour travaux, nonobstant la vente du chemin de fer, et non compris le montant qui pourra être adjugé à Messieurs McGreevy et McDonald par l'arbitrage, est cent mille piastres (\$100,000.00). Tandis que si la vente du chemin de fer n'a pas lieu, il faudra que le gouvernement paye en sus de cela les travaux qui viennent d'être mentionnés, un million dix mille piastres (\$1,010,000.00).

De sorte que l'on nous disait : “ vendons le chemin et tout ce que
“ la Province aura à payer pour travaux déjà faits et non soldés, ce
“ sera la somme de cent mille piastres (\$100,000.00), moins ce qui
pourrait être adjugé à MM. McGreevy et McDonald.”

On vend le chemin et qu'arrive-t-il ? La Province débourse les sommes suivantes : du premier de juillet mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) au trente (30) juin mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), la somme de cinq cent quatre-vingt-deux mille neuf cents piastres (\$582,900.00). Voyez le rapport du commissaire des chemins de fer pour l'année mil huit cent quatre vingt deux (1882) et mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), page cent dix neuf [119], septième colonne.

Pour l'année mil huit cent quatre-vingt-trois [1883] à mil huit cent quatre vingt quatre [1884], une somme de quatre cent trente sept mille cinq cent cinquante-trois piastres et cinquante-neuf centins [\$437,553.59], voir comptes publics de l'année mil huit cent quatre-vingt-trois [1883] à mil huit cent quatre-vingt-quatre [1884], page dix-huit [18].

Il faut bien faire attention que l'entête de cette page par erreur dit que c'est pour l'année finissant le trente Juin mil huit cent quatre-vingt-trois (1883). C'est une erreur cléricale qui a été commise, et c'est bien les comptes pour l'année qui est finie le trente (30) de Juin mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884).

De plus, on voudra bien faire attention que dans le rapport du commissaire des chemins de fer pour l'espace de temps écoulé depuis le premier de Juillet mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), à venir au premier de mars mil huit cent quatre-vingt-cinq, on trouve à la page quatre (4) que, tout, ce qui a été dépensé pour l'année qui finit le trente (30) de Juin mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884), est une somme de quatre cent dix-huit mille deux cent soixante et onze piastres, vingt-deux centins [\$418,271.22].

Il y a contradiction entre les comptes publics et ce rapport de l'honorable commissaire des chemins de fer, et j'aime mieux prendre les chiffres donnés dans les comptes publics qui sont sous le contrôle de l'auditeur de la Province.

De plus une somme de six cent douze mille six cent quarante-trois piastres [\$612,643.00], du premier de Juillet mil huit cent quatre-vingt quatre [1884] à aller au premier de mars mil huit cent quatre-vingt-cinq [1885], je trouve cela à la page cinq [5], du rapport du commissaire des chemins de fer, que je viens de mentionner. Au même endroit de ce rapport, je trouve qu'il laisse une balance de dépenses pour l'année mil huit cent quatre-vingt-quatre [1884], et mil huit cent quatre-vingt cinq [1885], qui avait été appropriée précédemment de cent seize mille trois cent vingt-deux piastres [\$116,322.00], et enfin je trouve dans le statut de Québec, de l'année mil huit cent quatre-vingt-cinq [1885], que l'on a encore fait voter pour l'année à s'écouler entre le premier de Juillet mil huit cent quatre-vingt-cinq [1885], et le trente Juin mil huit cent quatre-vingt-six [1886], une somme de soixante et onze mille neuf cent vingt-trois piastres [\$71,923.00], ce qui fait un total de un million quatre cent un mille trois cent quarante et une piastres [\$1,401,341.00], chiffres ronds, payée où à être payée depuis le premier de Juillet mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], date de la livraison du chemin de fer au syndicat Sénécal, à aller jusqu'au trente [30] Juin mil huit cent quatre-vingt-six [1886], et cela à compte de constructions, en sus ce qui a été payé depuis le quatre [4] de Mars mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], à aller au trente [30] de Juin mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], et dont j'ai parlé plus haut.

Ainsi, on nous disait : " vendons le chemin de fer du Nord, et tout ce que nous aurons à payer à part des cent quatre-vingt-dix-neuf mille piastres (\$199,000.00) pour coût de terrains non payés, et le montant qui sera alloué par l'arbitrage à MM. McGreevy et McDonald, ce sera cent mille piastres (\$100,000.00)", en autant que je comprends les déclarations ministérielles et le français ; et malgré cela nous avons à l'heure qu'il est à la charge de la Province, l'énorme somme que je viens de mentionner ; de sorte que le chemin de fer du Nord vendu sept millions six cent mille piastres (7,600,000.00), déduction faite d'un million quatre cent un mille trois cent quarante et une piastres (\$1,401,341.00) ne nous rapportera que six millions (\$6,000,000.00) et une fraction.

En sus de cela, nous avons payé pour dépenses de trafic les montants suivants : en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) et mil huit cent quatre-vingt-trois (1883) la somme de quatre-vingt-dix mil six cent vingt et une piastres (\$90,621.00). Voir comptes publics de l'année mille huit cent quatre-vingt-deux (1882) et mil huit cent quatre-vingt-trois (1883) page onze (11).

En mil huit cent quatre-vingt-trois (1883) et mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884), la somme de six mille sept cents piastres (\$6,700.00). Voir comptes publics de mil huit cent quatre-vingt-trois à mil huit cent quatre-vingt-quatre (1883 à 1884), même page.

En mil huit cent quatre-vingt-quatre et mil huit cent quatre-vingt-cinq (1884 à 1885), on nous a fait voter pour l'année mil huit cent quatre-vingt-quatre à mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885) la somme de trente

mille piastres (\$30,000.00). Statut de mil huit cent quatre-vingt-quatre, (1884), page seize (16).

Et pour l'année mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885) à mil huit cent quatre-vingt-six (1886), statut de mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885) page dix-sept (17), la somme de dix-huit mille soixante et quinze piastres (\$18,075.00).

Voilà un total de cent quarante-cinq mille trois cent quatre-vingt-seize piastres (\$145,396.00) dépensées où à être dépensées, comme je viens de dire, pour fins de trafic sur un chemin de fer, qui a été livré le premier de juillet mil huit cent quatre-vingt-deux (1882). Ces deux sommes réunies pour la construction et le trafic forment un total d'un million cinq cent quarante-six mille sept cent trente-neuf piastres (\$1,546,739.00), et nous avons en sus de cela les cent mille piastres (\$100,000.00) que nous devons à la Banque Jacques-Cartier, avancées par cette Banque à monsieur McGreevy, sur l'ordre de monsieur Chapleau.

Et, si j'en juge d'après un document qui a été mis devant la chambre, l'année dernière, par l'Honorable monsieur Flynn, nous avons encore des réclamations non réglées pour au-delà de trois cent mille piastres (\$300,000.00), sur le mérite desquelles réclamations je ne veux pas me prononcer ; mais, j'espère qu'une grande partie de ces réclamations ne sont pas fondées. Mais enfin, l'on voit de suite que toutes ces sommes réunies nous mettent bien loin de la promesse que nous allions retirer de la vente du chemin de fer du Nord une somme de sept millions six cent mille piastres (\$7,600,000.00) et je ne puis pas, avec tout le respect que je dois à des adversaires politiques et des hommes éminents de la Province, je ne puis pas, dis-je, faire autrement que de dire que toutes les conclusions de cela, c'est que la Province de Québec a été trompée d'une manière odieuse par ceux qui étaient chargés de l'éclairer et de protéger ses intérêts.

Q. Savez-vous si la somme de soixante et dix sept mille piastres (\$77,000.00) qui a été votée à la dernière session a été entièrement dépensée ?

R. Non, monsieur, je ne le sais pas, mais, je suis encore à savoir que des sommes d'argent, votées pour des fins de chemins de fer dans la Province de Québec, ne sont pas entièrement dépensées et souvent avant qu'elles soient votées.

Q. Savez-vous s'il ne faudrait pas déduire de cela, des sommes que vous venez de mentionner comme ayant été dépensées, certaines recettes qui auraient été payées au trésor ?

R. Oui, monsieur, ce serait juste.

Q. Vous ne connaissez pas le montant de ces sommes ?

R. Non, monsieur ?

Q. Vous ne connaissez pas les détails de ces recettes ?

R. Non, monsieur, mais, à tout événement le montant de ces recettes, d'après ce que je puis voir, est très faible comparativement. Je ne connais pas le détail des sommes que je viens de mentionner, comme dépensées depuis la vente.

Q. Vous ne savez pas si elles étaient dues lors de la vente du chemin de fer ou si elles sont devenues dues depuis ce temps-là ?

R. Je n'ai jamais pu le savoir d'une manière positive.

Q. Vous ne savez pas non plus si une partie des sommes payées pour construction ou autrement ont été remboursées ?

R. Je sais positivement que les trois quarts des sommes ainsi dépensées n'ont pas été remboursées. Il n'y a qu'une faible somme qui ait été remboursée.

Q. En supposant qu'il n'y aurait eu qu'un quart de remboursé cela en vaudrait déjà la peine.

R. Il n'y a qu'une faible somme de remboursé, et il n'y a pas longtemps, par le syndicat du chemin de fer du Pacifique ou le syndicat du chemin de fer du Nord. Mais, ce sont de bien faibles sommes comparées au total des sommes dépensées. C'est en dessous, je crois, de cent mille piastres (\$100,000.00).

Q. Maintenant, je reviens à la question, que je vous avais posée. Vous dites que dans votre opinion aucuns travaux n'ont été faits par les syndicats sur le chemin de fer du Nord depuis la vente faite par le gouvernement en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ?

R. Je dis aucuns travaux importants, en autant que je puis voir.

Par travaux importants, je comprends les rails, les ties, le ballast et les gares. Ce sont les mêmes gares, ce sont les mêmes rails, moins quelques-uns qui ont dû être remplacés, à raison d'accident, c'est le même ballast, ce sont les mêmes ties, en bois, excepté sur certaines sections ça et là où des accidents sont arrivés. Je dois ajouter pour qu'il n'y ait pas de malentendu, que j'ai déjà eu occasion de donner ces chiffres en présence de l'honorable monsieur Taillon, Procureur-Général de cette province, et que sa réponse a été que toutes ces sommes-là étaient pour dettes existantes lors de la vente du chemin de fer.

Naturellement, je ne suis pas en état de contrôler les faits comme un ministre, mais, si cela est vrai, il faut avouer qu'il y a loin de ce fait là aux déclarations de l'honorable monsieur Chapleau, faites en chambre, que tout ce que nous aurions à payer pour travaux à cette époque-là, était la somme de cent mille piastres (\$100,000.00).

Naturellement, c'est une étude à faire à vue de documents et que je ne suis pas en état de faire, parceque je n'ai pas les documents.

Q. Avez-vous pris connaissance du règlement fait subséquemment à la vente du chemin de fer entre le gouvernement et la cité de Québec ?

R. Oui, monsieur,

Q. Et ensuite entre le gouvernement et le syndicat ?

R. Oui, monsieur.

Q. Etes-vous en état de nous montrer par des chiffres à quelle partie contractante le règlement était avantageux ?

R. Je crois que oui. La clause dix-sept (17) du contrat de vente de la section Est se lit comme suit :

“ Le gouvernement cède et transporte au syndicat tous ses droits contre la corporation de la cité de Québec, relativement au chemin de fer de Québec, Montréal Ottawa et Occidental, et il s'oblige à lui remettre lors de la livraison, des chemins, les débetures que la corporation de la cité de Québec a données à compte de sa souscription, au montant de quatre cent mille piastres (\$400,000.00). (Toute débenture qui ne pourra pas être livrée par le gouvernement devra être payée au pair). En outre, le gouvernement subroge le syndicat dans tous ses droits qu'il peut avoir sur la propriété située à Québec, communément appelée “terrain du Palais,” en face de la propriété connue sous le nom de “parc à bois du gouvernement.”

“ En considération de ce transport, le syndicat assume toutes les obligations du gouvernement vis-à-vis la corporation de la cité de Québec et s'oblige, en outre, à payer au gouvernement, lors de la livraison des chemins, une somme de cinq cent mille piastres (\$500,000.00).

Si je comprends bien cette section elle veut dire :

1o. La Province recevra à tout événement cinq cent mille piastres (\$500,000.00) du syndicat lors de la livraison du chemin, en sus des quatre millions, à raison de cette transaction spéciale, relativement à la cité de Québec.

2o. Le syndicat paiera à ses frais tous les travaux auxquels le gouvernement était tenu vis-à-vis la corporation de la cité de Québec.

3o Le gouvernement remettra, au syndicat les débentures de la cité de Québec qu'il a en mains, et à défaut de telles débentures, le montant au pair, ce qui mettrait suivant moi la position comme ceci :

1o. Argent cinq cent mille piastres (\$500,000.00).

2o. Balance des travaux à faire à Québec, évaluée par monsieur Chapeau lui-même, dans son discours, deux cent cinquante mille piastres (\$250,000.00), que le syndicat devait payer en argent et en travaux sept cent cinquante mille piastres (\$750,000.00), à déduire de ce montant les débentures de la corporation de la cité de Québec, quatre cent mille piastres (\$400,000.00). Balance en faveur du gouvernement, trois cent cinquante mille piastres (\$350,000.00), et si je ne me fais pas illusion, c'est ainsi que l'honorable monsieur Würtele le comprenait lui-même dans son discours à la page neuf cent quatre-vingt-un (981), des débats de la législature pour l'année mil huit cent quatre-vingt-deux [1882]. Il disait : “ La division Est est vendue à la compagnie du chemin de fer du Nord pour le prix de quatre millions [4,000,000.00]. Le transport de la réclamation contre la corporation de Québec, cinq cent mille piastres [\$500,000.00], en tout quatre millions cinq cent mille piastres [\$4,500,000.00].

“ De ce montant, il faut déduire la valeur au pair des débentures de la cité de Québec, livrées à l'honorable Thomas McGreevy, cent quarante-trois mille piastres (\$143,000.00) ce qui laisse quatre millions trois cent cinquante-sept mille piastres (\$4,357,000.00), paya-

“ bles comme suit : à la livraison du chemin huit cent cinquante-sept mille piastres (\$857,000.00), dans un an à dater de la livraison du chemin après avis de six mois, cinq cent mille piastres (\$500,000.00) “ Dans cinq ans à dater de la livraison du chemin, après un an d’avis, “ trois millions de piastres (\$3,000,000.00).”

Ainsi le trésorier de la Province, expliquant la transaction, la comprenait comme je viens de la comprendre, à savoir que la section Est du chemin de fer du Nord devait nous rapporter quatre millions et demi, moins les débetures, moins le remboursement que la Province était obligée de faire pour les débetures de la cité de Québec.

Le trésorier ne s’est pas contenté de faire une telle déclaration ; mais, il nous a mis sous les yeux le document, dont j’ai déjà parlé à plusieurs reprises pour qu’il n’eût pas de malentendu, et ce document, qui se trouve à la page du dix-sept (17) numéro onze (11), contient un mémoire établissant le montant qui sera réalisé par la vente du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, en vertu des deux contrats soumis à la Législature.

Le chapitre deux (2) de cet état est intitulé. “ Vente de la section Est à la compagnie du chemin de fer du Nord. Prix du chemin, quatre millions (\$4,000,000.00). Transport de la réclamation contre la corporation de Québec, cinq cent mille piastres (\$500,000.00) ; total quatre millions cinq cent mille piastres (4,500,000.00), moins valeur au pair des débetures livrées à l’honorable Thomas McGreevy, cent quarante-trois mille piastres (143,000.00). Balance quatre millions trois cent cinquante-sept mille piastres (4,357,000.00).

Ainsi, d’après cette clause dix-sept [17] du contrat, le gouvernement de la Province de Québec devait donc retirer au moins trois cent cinquante-sept mille piastres [\$357,000.00], de la corporation de la cité de Québec, ce qui portait le prix total de la vente de la section Est du chemin de fer à quatre millions trois cent cinquante-sept mille piastres (\$4,357,000.00). Mais, on a eu soin de mettre dans la statut, la section sept (7) qui se lit comme suit :

“ Nonobstant la clause dix-sept [17] du contrat, il sera loisible au “ gouvernement de faire des arrangements, avec la cité de Québec, “ relativement à sa souscription, en faveur du chemin de fer de la “ rive Nord, et dans ce cas, la compagnie n’aura ni les obligations, ni “ les ouvrages mentionnés dans la dite clause dix-sept [17], et sera “ ainsi déchargée de l’obligation des travaux d’achèvement de la rue “ St. André, du prolongement du chemin jusqu’à l’eau profonde sur le “ bassin de la Princesse-Louise, et du déplacement de la voie sur la “ rue du Prince-Edouard. Mais, tels arrangements devront être faits “ dans les trois mois de la passation du présent acte, et à l’expiration “ de ce délai, s’il n’y a pas eu d’arrangement, la dite clause dix-sept [17] “ aura son plein effet”.

La loi a été sanctionnée le vingt-sept mai mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ; les trois mois expiraient le vingt-sept d’août mil huit cent

quatre-vingt-deux (1882). Le vingt et un août mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), six (6) jours avant l'expiration du délai, l'honorable monsieur Mousseau, alors premier ministre de la Province de Québec, s'empresse de rencontrer à l'hôtel Windsor à Montréal, et cela à ma connaissance personnelle, monsieur Sénécal, le maire de Québec, l'honorable monsieur François Langelier et quelques autres intéressés et là, on fit un contrat, que je fis mettre devant la chambre depuis ce temps-là, devant M^{re}. Tourangeau, notaire,—par lequel contrat, la cité de Québec se dégage de l'obligation de payer les six cent mille piastres (\$60,000.00), balance de souscription, laquelle balance devait appartenir au Syndicat de son côté a eu remise des cinq cent mille piastres (\$500,000.00) qu'il devait payer. Le gouvernement gardant les cent quarante-trois mille piastres (\$143,000.00) de débentures, dont il avait disposé en faveur de l'honorable Thomas McGreevy ; sur les deux cent cinquante-sept mille piastres (\$257,000.00) qu'il avait encore en mains deux cent vingt mille piastres (\$220,000.00) sont remises au syndicat comme prix des travaux qu'il devait faire à Québec, les autres trente-sept mille piastres (\$37,000.00) devant rester dans le trésor Provincial, en vertu de je ne sais quel principe, comme paiement final de ce que la cité de Québec devait, au fond d'emprunt municipal.

Si cette transaction peut être considérée comme faite dans l'intérêt de la Province de Québec, je suis un homme bien maladroît. J'ai trouvé cette transaction si extraordinaire et si contraire aux intérêts publics que j'ai rédigé et mis en mains de monsieur McShane, alors député de Montréal Ouest et maintenant député de Montréal-Centre, le (28) de mars mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), la proposition qui se trouve à la page trois cent dix-neuf (319) des journaux de l'assemblée Législative de Québec pour mil huit cent quatre-vingt-trois 1883. Mon opinion n'a pas changé depuis.

Une des conséquences inévitables de cette malheureuse transaction, c'est que la Province de Québec a été obligée de déboursier pour travaux une somme considérable, sauf à se la faire remettre plus tard, mais que le syndicat aurait déboursé lui-même, à ses risques et périls, je crois, que c'est une somme d'au-delà de deux cent mille piastres (\$200,000.00).

Q. Pour quels travaux ?

R. Pour travaux sur la rue St. André et déplacement de la voie sur la rue du Prince-Edouard.

Q. Le syndicat s'est obligé de faire ces travaux-là de nouveau ?

R. Il s'y est obligé de nouveau, tandis que si le gouvernement était resté tel qu'il était, la Province n'avait pas à s'occuper de cela du tout.

Q. Après le règlement non plus ?

R. Non. Mais elle a fait faire les travaux ; c'est chargé dans les comptes publics. Si vous me permettez, j'attirerai votre attention, M. le Commissaire, sur l'entrée suivante, que je trouve à la page treize (13), des comptes pour l'année finissant le trente (30) de juin mil huit cent quatre-vingt quatre (1884)—Chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occi-

cidental—constructions, changement de la ligne dans la rue du Prince-Edouard, deux cent trois mille cent vingt-cinq piastres (203,125.00) payées par le gouvernement de la Province de Québec.

Q. A qui ?

R. Ils ne disent pas à qui.

Q. Etes-vous en état de fixer un chiffre pour établir les pertes que le gouvernement aurait faites par suite de ce règlement ?

R. Si j'en crois le document de l'honorable M. Würtlele, la Province de Québec a perdu trois cent cinquante-sept mille piastres (\$357,000.00.), car elle devait retirer quatre millions trois cent cinquante-sept mille piastres (\$4,357,000.00) de la vente de la section Est du chemin de fer du Nord, et aujourd'hui elle ne peut retirer que quatre millions (4,000,000.00).

Q. Savez-vous ce que valait la réclamation que le gouvernement avait contre la corporation de la cité de Québec pour sa souscription ?

R. Je ne sais pas, et je trouve que la chose est fort peu importante, parce que le syndicat acceptait cette balance, et cela devenait son affaire, le gouvernement n'ayant rien à voir dans la collection. Toute exception qui aurait pu être faite par la corporation de la cité de Québec, aurait été repoussée victorieusement ou non par le syndicat, et toute perte à subir sur cette collection aurait été pour le syndicat et non pas pour le gouvernement.

Q. Maintenant, voulez-vous me dire pourquoi vous déduisez avec monsieur Würtlele cent quarante-trois mille piastres (143,000.00) seulement des cinq cent mille piastres (\$500,000.00), pour établir la portion dont le gouvernement profitait par le contrat ?

R. Je crois que c'est la seule manière de faire la chose. Dans le temps, lorsque j'ai critiqué cette transaction, j'avais devant moi l'état du trésorier que j'ai actuellement. De plus, j'ai consulté des hommes d'affaires très expérimentés tant à Montréal qu'à Québec, et plusieurs membres distingués de la législature, ayant une grande expérience, entr'autres les honorables messieurs Joly et Irvine, et nous sommes tous arrivés à la conclusion que la Province perdait cette somme, au moins cette somme. Depuis, satisfait que ma conclusion était exacte, ne recevant aucune réponse satisfaisante de la part de mes adversaires, dans les différentes occasions où j'ai cru devoir les attaquer à ce sujet-là, j'ai conservé la conviction que je viens de vous faire connaître.

Q. Est-ce qu'en vertu du contrat, le gouvernement ne transportait pas en même temps au syndicat en considération des cinq cent mille piastres (\$500,000.00) deux cent cinquante-sept mille piastres (\$257,000.00) de débentures restées entre les mains du gouvernement et dues par la corporation de la cité de Québec ?

R. Oui.

Q. Je parle du contrat ?

R. Oui.

Q. Est-ce que, dès lors, par le contrat la balance n'était pas seulement de cent mille piastres (\$100,000.00) ?

R. Non, cette objection m'a été faite dans le temps, et des états ont

été faits par des hommes d'affaires, et montrant le contraire. Si vous vouliez me le permettre, je pourrais trouver l'original même de cet état par ces hommes d'affaires.

Q. Je vous parle du contrat—Je ne parle pas de ce qui s'est passé subséquemment au contrat ?

R. Je comprends, mais j'ai vu des états dans le temps, au soutien de mon opinion.

Q. Voulez-vous nous dire quelle est la provenance du document ou livret que vous avez mis devant la commission, dans la première partie de votre témoignage ?

R. Je ne le ferai que si l'honorable Commissaire m'y oblige.

Q. Je crois que c'est important ?

R. Alors, dois-je comprendre que vous m'ordonnez de répondre ?

Q. Oui.

R. Le document en question m'a été remis quelque temps durant l'hiver de mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885); vers le mois de janvier ou de février mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885); je ne peux pas préciser la date, mais, c'est vers cette époque-là, par un homme de profession, des plus respectables de la cité de Montréal, M. H. A. Brault, notaire, de la ville de Montréal, rue St. Jacques, numéro soixante-dix ou soixante et douze (70 ou 72).

Après que j'eus pris communication du document, j'ai craint que cela fût un piège que l'on me tendait. Mais après que j'eusse appris à ma satisfaction qu'une partie des lettres et des chiffres étaient, d'après l'information que l'on me donnait, de l'écriture de M. Sénécal, et après avoir bien questionné M. Brault, et l'avoir mis sur ses gardes, le priant de ne pas m'exposer au ridicule, je suis arrivé à la conviction que c'était un document vrai; et après que je l'eusse comparé à la déclaration de M. L. A. Sénécal, dans la poursuite susdite de Côté contre lui, dans laquelle il admet que la somme de six cents piastres (\$600.00) qu'il croit avoir souscrite pour le comté de Verchères, était à peu près la moyenne qu'il avait souscrite pour les différents comtés, durant les élections générales de mil huit cent quatre-vingt un (1881), je crus que j'étais justifiable, jusqu'à preuve du contraire, de livrer ce document à la première occasion favorable.

M. Brault ne m'a pas dit comment il avait eu ce document; au contraire, il a refusé de me le dire, se contentant de me donner sa parole d'honneur qu'il l'avait reçu d'une manière honorable, sans employer aucun subterfuge qui ne serait pas digne d'un gentilhomme.

Avec ces informations, je crus que je pouvais m'en servir.

Q. C'est Monsieur Brault alors qui vous a dit, que le livret avait été trouvé dans un bureau de Monsieur Sénécal ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous étiez d'avis, je crois, que la vente du chemin de fer du Nord ne devait pas avoir lieu au moyen d'avis dans les journaux et d'après des soumissions.

R. Ce n'était pas, et ce n'est pas encore mon opinion. Il est bien vrai que j'ai voté le quatorze d'avril [14] mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], journaux de l'assemblée Législative de Québec, mil huit cent quatre-vingt-deux [1882], page cent quarante [140], contre la proposition suivante de monsieur Gagnon, secondé par monsieur Rinfret, proposé sous forme d'amendement que tous les mots après que jusqu'à la fin de la motion soient retranchés, et qu'ils soient remplacés par les suivants : " Qu'il soit résolu que cette chambre regrette que le gouvernement n'ait pas conduit les négociations pour la " vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa, et Occidental, au " lieu de les conduire secrètement et confidentiellement comme il l'a " fait, privant la chambre, par là, de l'information qu'elle devait avoir sur cet important sujet".

Il n'y a rien dans mon vote contre cette motion, qui comporte que j'étais d'opinion que des soumissions ne devaient pas être demandées; et, avec la permission de l'honorable Commissaire, je profiterai de l'occasion pour dire qu'on a souvent dans les journaux et sur les hustings prétendu que, par ce vote-là, j'approuvais la vente. Je crois, de mon droit, de repousser cette imputation qui n'est nullement fondée ni en fait, ni en droit. J'ai tout simplement voulu par ce vote faire deux choses :

1^o Condamner l'action d'un simple député qui, quoique homme de talent, n'était pas un chef, (je veux parler de monsieur Gagnon.) qui prenait sur lui, sans consulter ses amis, de proposer une motion de non-confiance.

J'ai toujours été d'opinion et je suis encore d'opinion que les motions de non-confiance ne doivent jamais être proposées à la légère, et par un simple député, quelque éminent qu'il soit, sans l'assentiment préalable de ses chefs.

2^o Je n'étais pas prêt et je ne suis pas encore prêt à déclarer qu'il aurait été sage pour l'honorable monsieur Chapleau, de faire connaître publiquement, et jour par jour, le progrès des négociations qu'il faisait. Cela me paraissait, et cela me paraît encore impraticable, et quand même cela aurait été praticable, cela n'aurait pas été habile.

Voilà tout ce que mon vote veut dire et pas autre chose.

Q. Alors vous êtes d'avis, à l'heure actuelle, que le gouvernement aurait demandé des soumissions au moins par la voie des journaux pour la vente de son chemin de fer ?

R. Pas nécessairement.

Q. Il a été dit que votre absence, lors du vote sur la vente de la section Est du chemin de fer du Nord au Syndicat Sénécal, était due à une entente à ce sujet avec monsieur Sénécal ? que vous aviez été influencé par monsieur Sénécal d'une manière quelconque ?

R. Je vous remercie bien de me poser la question, c'est une odieuse calomnie. Monsieur Sénécal et moi, à cette époque, nous étions

ennemis personnels, et je ne sache pas que nous nous parlions même. Ni directement, ni indirectement, ni pour considération ou sans considération, pour aucune valeur, aucune raison inavouable quelconque, je ne me suis absenté de la chambre à cette époque-là, ni dans aucune époque de ma vie, je n'ai jamais eu d'entente avec monsieur Sénescal ni avec qui que ce soit, soit directement ou indirectement, relativement à la vente ou à cette transaction de la vente du chemin de fer provincial, et j'affirme de la manière la plus absolue et la plus large, de manière à ce n'y qu'il ait aucun doute, et qu'on ne puisse soupçonner qu'il y ait la moindre réticence, ou l'emploi du moindre équivoque, que ma conduite dans toute cette affaire-là comme dans toute autre affaire politique n'a été influencée par qui que ce soit, par aucune entente préalable, ni pour aucune considération d'aucune espèce, et je réfère de nouveau à cette partie de ma déposition, l'honorable Commissaire, pour bien faire comprendre ma position, dans laquelle j'ai dit plus haut pourquoi je m'absentais de la Chambre.

Q. Vous ne connaissez pas autre chose qui soit de nature à renseigner la Commission, et qui ne serait pas dans les documents officiels ?

R. Je ne me rappelle pas d'autres choses dans le moment. Mais, je prierai l'honorable Commissaire de me permettre de revenir devant la Commission si d'autre chose me revient à la mémoire.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT,

Sténographe.

LE HUITIÈME JOUR DE MAI 1886

PRÉSENT :—L'HON. A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de SAMUEL SHACKELL, *of Lachine, accountant dans le district de Montréal, âgé de 54 ans, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :*

Q. What was your employment in the Québec, Montréal, Ottawa and Occidental Railway at Quebec ?

A. Auditor.

Q. In such capacity you kept in your hands all the books, documents, papers and vouchers pertaining to the late administration ?

A. Up to a period in eighteen hundred and eighty.

Q. Not after that ?

A. It was some time towards the fall, if I recollect rightly, in eighteen hundred and eighty, when Mr. A. Louthood was appointed chief accountant; from that period I continued as traffic auditor of the company, only on the accounts affecting the traffic receipts; and all the accounts from that period were in the hands of Mr. Louthood as chief accountant.

I can not state positively the date of the appointment, it was sometime during eighteen hundred and eighty [1880], towards the fall I think.

Q. Have you still in your possession any documents or books belonging to the administration ?

A. No, nothing.

Q. You gave them all back ?

A. I made regular returns and balance sheets from time to time to the Government promptly, or as soon after as possible.

Q. When did you leave the service of the Government ?

A. I left the service of the Government on the first of July, eighteen hundred and eighty two [1882], on the transfer of the Q. M. O. and O. Railway, Eastern division, to the North Shore Syndicate.

Q. What were your duties from eighteen hundred and eighty to eighteen hundred and eighty two ?

A. It was to take charge of all the revenue accounts, of stations and the auditing of those, and making returns of the receipts to the Chief Accountant for the Government.

Q. Who was chief accountant ?

A. Mr. A. Louthood, who is now dead. A few months before the transfer, so far as my memory serves me, of the Q. M. O. and O. Railway to the Canadian Pacific, Mr. A. Louthood left the service of the Government and went to Winnipeg, and during his absence and at

the transfer of the Eastern division of the Q. M. O. and O. to the North Shore Company, I, in conjunction with the General Superintendent, countersigned cheques in addition to my duties as auditor. Subsequent to that, fully a year after that, I continued to countersign cheques for accounts duly approved in settlement of the Q. M. O. and O. matters.

Q. What was done with the receipts ?

A. The receipts were deposited to the credit of the Government in the Bank, in the first place in the Bank of Montreal, and afterwards when the transfer of the Eastern Section of the road was made, they were then deposited in La Banque Jacques-Cartier to the credit of the Treasurer of the Province of Quebec.

Q. Then when the administration of the railway needed money what was the proceeding ?

A. A requisition had to be drawn up stating the amount required for revenue or for construction purposes. That was certified by myself during my period as auditor and countersigned by the General Superintendent. During the time Mr. Louthood was chief accountant he would certify in place of myself for any amount required for revenue or construction; but I think, if I recollect rightly, we received a requisition from the heads of the different departments of the approximate amount that would be required for the different expenses.

Q. Upon that requisition I suppose the Government passed an order in Council authorising the payment of any sum ?

A. I could not say. Upon that requisition being made, cheques were issued by the Government in favor of the General Superintendent for the amounts that might be required from time to time.

Q. Was that amount paid to the superintendent himself or deposited to the credit of the administration in the Bank, and then with drawn by cheques signed by Mr. Senecal and Mr. Louthood ?

A. The amounts of these cheques were deposited in the Bank and cheques were drawn against it signed by authorised officer, the auditor, or chief accountant, and counter signed by the superintendent.

Q. And when the accounts were paid the administration transmitted the vouchers ?

A. When the accounts were paid, the receipts were taken in duplicate in all cases for every account and the originals were forwarded with written accounts from time to time to the railway department at Quebec, and the duplicates were retained either in the auditor's or accountant's department, as the case might be. Subsequently these duplicates were forwarded to the Government, after the transfer of the roads, I presume.

Q. Who deposited the receipts in the Banks ?

A. The cashier.

Q. Who was the cashier ?

A. Mr. Quevillon, who has since died, about from a year to eighteen months.

Q. Who deposited the monies in the hands of Mr. Quevillon ?

A. They were remitted by the different station agents in a cash box on a train in the baggage car, and they were put in small cash bags and put in the cash box by each agent with a cash remittance slip in duplicate. The cash boxes were opened by Mr. Quevillon only, the cashier, to see if they were correct and were counted by him.

Q. And the monies for freight ?

A. The monies for freight were precisely the same way ; they were remitted together only specifying in the remittance what amount was for freight and what for passenger receipts.

Q. Then those receipts were checked ?

A. In addition to which the agents sent an advice to me as auditor of the amount remitted to the cashier, which advice was checked against the cash remittance receipt book of the cashier and the monies deposited by Mr. Quevillon in the Bank, less any amount that might have been paid out in *suspense* by the order of the chief accountant and the general superintendent.

Q. What do you mean by payments in "suspense" ?

A. That means, for instance, Mr. Senecal or the chief accountant might order a payment to be made in suspense for expenses, for special travelling expenses, or anything like that, to be accounted for at the end of the month, or as soon as properly authorized vouchers could be prepared for the purpose.

Q. Were these amounts paid in suspense, large ?

A. I cannot speak of my own knowledge of that. I have observed there have been some amounts paid by the general superintendent's order larger than the ordinary expenses would be. They might amount to a few thousand dollars—I don't know as they were not under my direction.

Q. Do you remember for what purpose those amounts were required ?

A. No, I do not.

Q. If I understand you rightly, those sums were paid by Mr. Quevillon to the superintendent himself, without being deposited in the Bank ?

A. Those amounts were paid by the cashier to the superintendent, or to whoever the superintendent ordered ; it might be to the order of the superintendent, not personally to himself.

Q. And not deposited in the Bank ?

A. Not deposited in the Bank.

Q. Then all the receipts of the administration were not deposited in the Banks ?

A. All the receipts of the administration were not in all cases deposited, at the time of receipt ; whether they were subsequently I cannot say, as at a later period I only remained as traffic auditor.

Q. What knowledge have you that those sums were paid by Mr. Quevillon to the order of the superintendent without being deposited in the Bank ?

A. They were shown to me by the cashier, the late Mr. Quevillon.

Q. Was it part of your duty to look into those payments ?

A. I don't think it was at that time.

Q. Was it not a rule that all receipts must be deposited in the Banks, and then drawn out by cheques ?

A. That was the rule, that all receipts should be deposited in the banks.

Q. Then you say that, that rule was not followed ?

A. It was not followed strictly. As I say, at a later period in eighteen hundred and eighty (1880) up to the transfer of the road it was nos followed strictly.

Q. What account was rendered of those sums ?

A. I do not know.

Q. I suppose the superintendent gave receipts for those sums to Mr. Quevillon ?

A. Yes. Upon the transfer of the road Mr. Senecal was, I understand, appointed to wind up the accounts of the Q. M. O. and O. Railway and Mr. A. Louthood, who had returned from Winnipeg, acted for Mr. Senecal in winding up these affairs, and I presume has made a statement to the Government, or should have done so, of the entire matters connected therewith.

Q. Can you state how many times sums of money were thus paid to the order of the superintendent by Mr. Quevillon ?

A. I cannot of my own knowledge.

Q. Has that happened often to your knowledge ?

A. I cannot speak positively as to that.

Q. And you don't remember for the purpose that paid ?

A. No, I do not.

Q. All the other sums received were deposited, as you stated, in the banks ?

A. Yes.

Q. And a receipt was taken and sent to the Treasurer ?

A. Yes.

Q. That was done daily ?

A. Yes.

Q. Has any money ever been received to your knowledge by the superintendent from the agents ?

A. I have never heard of any money being received, and I don't think it possible.

Q. Could he not have received any money from the freight ?

A. I am not aware of any.

Q. Was it possible that he could have ?

A. I should think it would be impossible for him to receive any, as all the agents had instructions to remit to the cashier, and further more that their returns made from time would be a check against anything of the kind.

Q. Is it not true that sometimes merchants did not pay their freight immediately on delivery of the goods ?

A. There is always more or less freight in the sheds, that the charges are not paid on, but when making the return of their freight receipts a detailed statement is shown of the charges on freight on hand or due from any firms, that have been authorized to have weekly or monthly accounts; and then one agents' account is checked against another account for freight, so that they must agree. The receiving agent must show that his accounts agree with the former agent, consequently there could be no question about the proper receipts of the cash.

Q. Had you anything to do with the apportionment of the expenses to the account of construction and to account of revenue ?

A. I had up to the time of Mr Louthood's being appointed as chief accountant.

Q. Not afterwards ?

A. Afterwards, only so far as the revenue would be required to pay foreign companies' accounts—other railway companies' accounts; then I made a requisition that an approximate amount would be required to pay balances due those companies.

Q. It was a rule I suppose to keep two separate accounts, one for construction and one for revenue ?

A. Yes, in the general ledger.

Q. Have you any knowledge of the division of rolling stock and supplies that took place between the two companies at the date of the transfer ?

A. No, I have no personal knowledge of that.

Q. I suppose the sums paid by the cashier Mr Quevillon were mentioned in his books ?

A. They would not be mentioned in his regular cash-book.

Q. Were they mentioned in any other place ?

A. He kept a memorandum book himself that he used to enter in accounts that were paid out like that, but not in an official cash-book.

Q. Was any account rendered for that ?

A. No, the vouchers themselves represented so much as cash on hand.

Q. So that the Government can check the sums paid, say by the order of the Superintendent, by the vouchers ?

A. No, the Government could not check by those vouchers in the absence of seeing them to check what the vouchers were for. The only thing would be the balance sheets rendered from time to time, and the cash balances to show it.

Q. So that can be shown by the balance sheets ?

A. By the cash-book and balance sheets. The official cash books would show the balance on hand every month, and the balance sheet, if checked, ought to show the same thing.

Q. The balance sheets are in the hands of the Government ?

B. I cannot say whether the general balance sheets are in the hands of the Government or not.

Q. If they are, they should show that ?

A. Yes.

Q. They would know by that what amount was paid by Mr. Quevillon to Mr. Senecal ?

A. No, we would not, when a sum of cash received to day might be received too late for deposit until the next day, and it would be shown as cash on hand, that is remitted cash. But if you get cash to day after banking hours for instance, it would be too late to deposit that day and it would be deposited the next day, so it would show a balance of cash on hand.

Q. Is there any possible way of checking the amounts paid by Mr. Quevillon to the order of Mr. Senecal ?

A. I think the last deposit made by the cashier to the Bank Jacques-Cartier in Montreal after the transfer of the road should enable you to get at the figures of cash that would be in suspense.

Q. Was there any assistant cashier then ?

A. No.

Q. Mr. Quevillon was the only cashier ?

A. Yes, he was the only one except in the case of sickness or absence; they never would appoint any body temporarily in his place, but that was a very rare occurrence.

Q. He was the only person knowing personally of these amounts ?

A. Yes, he was the only person authorized to receive cash; he was the only person authorised to receive cash, except in cases where foreign companies might remit by cheque to settle a balance to the accountant.

Q. What knowledge had you personally of the payments made by Mr. Quevillon to the order of the superintendent ?

H. Upon some recollection, I saw a number of vouchers in the hands of the cashier, when discussing some matters with him; and in addition, if I recollect rightly, some vouchers during the absence of Mr. Louthood in Winnipeg were sent to me by Mr. Senecal for the cashier to pay.

Q. Was it not what you called the running expenses ?

M. I think those that came under my notice were for running expenses, but there were some amounts that it did not state what the amounts were for, that the cashier showed to me; but those came under my notice were for running expenses to be supplemented by proper vouchers.

Q. Have you seen any vouchers for a larger amount ?

A. I cannot from recollection speak of that.

And further Deponent saith not.

Wm. McGOWN
Stenographe.

LE CINQUIÈME JOUR DE MAI 1886.

PRÉSENT L'HONORABLE JUGE ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de JEAN BAPTISTE RENAUD, *gentilhomme, de Montréal, dans le district de Montréal, âgé de quarante ans, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous étiez le président de la compagnie du chemin de fer de Ste. Thérèse à St. Eustache ?

R. Oui.

Q. Quel était le capital souscrit de cette compagnie ?

R. Je ne puis vous dire.

Q. Était-ce une compagnie, régulièrement organisée ?

R. Si je ne me trompe pas je pense que oui.

Q. Était-elle incorporée, ou avait elle une charte du gouvernement ?

R. Je ne me rappelle pas.

Q. Combien d'actions aviez vous personnellement dans cette compagnie-là ?

R. C'est une chose à laquelle je ne puis répondre encore ; si je voyais le livre, je ne dis pas.

Q. Qui a construit le chemin de fer de Ste. Thérèse à St. Eustache ?

R. Je pense que ça été fait par M. Roberge.

Q. Au nom de qui ?

R. Pour la compagnie.

Q. Y avait-il un contrat entre la compagnie et monsieur Roberge ?

R. Je ne puis pas en donner aucun détail, je n'en connais pas du tout.

Q. Vous ne connaissez pas de contrats ?

R. Non.

Q. Vous ne savez pas non plus comment monsieur Roberge a été payé ?

R. Non.

Q. En quelle année a-t-il été construit ce chemin de fer ?

R. En mil huit cent quatre-vingt-un, si je ne me trompe pas.

Q. Savez-vous combien il a coûté ?

R. Non.

Q. Quelle était sa longueur ?

R. Je ne le sais pas.

Q. Vous ne pouvez pas le dire à peu près ?

R. Non.

Q. N'est-il pas vrai que ce chemin de fer a sept milles et demi ?

R. A peu près cela.

Q. Vous avez vendu cinquante mille piastres [50,000.00] ?

R. Je ne sais pas combien il a été vendu, comme président, ce n'est pas moi qui l'ai vendu.

Q. Vous avez signé l'acte, le contrat de vente ?

R. Je dois l'avoir signé, mais je ne pourrais pas dire le montant.

Q. Vous avez dû le savoir dans le temps ?

R. Oui, mais à l'heure qu'il est, je ne me rappelle pas du tout.

Q. Qui a fait le contrat ?

R. Ce doit être monsieur Sénécal.

Q. Monsieur Sénécal était-il actionnaire dans cette compagnie-là ?

R. Oui, il était actionnaire.

Q. Les autres actionnaires étaient-ils simplement des prête-noms, ou s'ils étaient réellement actionnaires ?

R. Je pense bien qu'ils n'étaient que des prête-noms.

Q. Avez-vous considéré qu'en réalité le chemin de fer appartenait à monsieur Sénécal ?

R. C'est à peu près cela.

Q. Avez-vous eu connaissance de sa construction et des détails de sa construction ?

R. Pas des détails, mais j'ai eu connaissance de sa construction.

Q. Mais, vous n'avez pris aucune part à sa construction ?

R. Non.

Q. Savez-vous si c'est monsieur Sénécal, ou si c'est le gouvernement qui a payé monsieur Roberge pour la construction de ce chemin ?

R. Non.

Q. Vous ne savez rien de cela ?

R. Non.

Q. Savez-vous qui a retiré cette somme de cinquante mille piastres [\$50,000.00], prix de vente ?

R. Je pense que c'est Monsieur Sénécal.

Q. Dans tous les cas ce n'est pas vous ?

R. Ce n'est pas moi.

Q. Savez-vous s'il a été employé dans la construction de ce chemin des matériaux appartenant à la Province de Québec ?

R. Non, je n'en sais rien du tout.

Q. Avait-il été émis des débentures par cette Compagnie ?

R. Je ne pense pas.

Q. Quelle pouvait être suivant vous, la valeur réelle de ce chemin ?

R. Je n'en ai aucune connaissance, je ne connais pas cela du tout, je ne puis pas même me former une idée de la valeur du chemin.

Q. Vous ne pourriez pas dire quel est le coût ordinaire d'un chemin de fer par mille, dans un pays comme celui que vous connaissez, comme celui de Ste Thérèse ?

R. Je ne suis pas assez connaissant dans les chemins de fer pour dire cela, surtout dans les travaux de chemin de fer.

Q. Vous étiez aussi actionnaire dans la Compagnie de chemin de fer de Joliette ?

R. Oui.

Q. Combien d'actions avez-vous ?

R. Je ne me rappelle pas.

Q. Vous n'avez rien payé ?

R. Je n'ai rien payé, je ne me rappelle pas combien d'actions j'avais.

Q. C'était pour obliger monsieur Sénécal que les actions étaient en votre nom ?

R. Oui.

Q. Avez-vous pris quelque part à la direction des affaires de la Compagnie autrement qu'en assistant aux assemblées ?

R. J'ai assisté aux assemblées.

Q. Mais pas autre chose ?

R. Pas autre chose.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de la construction de l'extension de ce chemin, à partir de Joliette jusqu'à St Félix de Valois ?

R. J'y ai été une fois, mais je n'en connais aucun détail.

Q. Vous savez que c'est monsieur Roberge qui a construit cela ?

R. Oui.

Q. Vous n'en connaissez aucun détail ?

R. Non.

Q. Vous ne savez pas non plus si des matériaux, appartenant au gouvernement ont été employés dans la construction de ce chemin ?

R. Je n'en connais rien du tout.

Q. Avez-vous personnellement retiré quelque chose du prix que le gouvernement, a payé pour cet embranchement ?

R. Non.

Q. Connaissez-vous la valeur de cet embranchement-là ?

R. Non.

Q. Connaissez-vous quelque chose du contrat que monsieur Roberge a eu ?

R. Non.

Q. Vous ne connaissez rien non plus du contrat qu'il avait avec le gouvernement au sujet du "balast" ?

R. Non.

Q. Connaissez-vous la valeur du terrain à gravier qui a été vendu au gouvernement ?

R. Non.

Q. Est-ce que le prix de vente de l'embranchement de Berthier n'a pas été payé entre vos mains ?

R. Je ne pense pas, non.

Q. Savez-vous le prix qui a été payé ?

R. Non.

Q. Vous n'avez rien eu à faire non plus avec l'embranchement de Berthier.

R. Non.

Q. Votre nom s'y trouve seulement.

R. Oui.

Q. Vous n'y avez pas d'argent ?

R. Non.

Q. Et vous n'en avez rien retiré ?

R. Rien du tout.

Q. Savez-vous à qui a été payé le prix ?

R. Non.

Q. Vous ne savez pas non plus, s'il a été pris des matériaux appartenant au gouvernement, ou par qui ont été payés les travaux de construction ?

R. Non.

Q. Vous n'avez jamais été employé par monsieur Sénécal dans l'exploitation du chemin ?

R. Non.

Q. Connaissez-vous quelque autre chose au sujet des matières de cette enquête ?

R. Je ne connais rien autre chose.

Et le dit déposant ne dit rien de plus.

Et je certifie que les présentes sont une transcription fidèle des notes que j'ai prises de ce témoignage au moyen de la sténographie.

AVILA G. BOURBONNAIS,
Sténographe.

Le cinquième jour de Mai 1886

PRESENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de HENRI ALEXANDRE ABDON BRAULT, Ecr,
*Notaire de Montréal, dans le district de Montréal, âgé de trente-huit ans
étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :*

Q. Vous mêlez-vous de politique depuis plusieurs années ?

R. J'ai mon droit de vote.

Q. Pas activement ?

R. Beaucoup moins qu'au avant.

Q. Vous appartenez au parti libéral ?

R. Oui j'ai toujours appartenu au parti libéral.

Q. Voulez-vous examiner ce livret, qui a été mis devant la Commission, et dire si vous le reconnaissez ?

R. C'est bien le livret, que j'ai remis moi-même à l'honorable monsieur Mercier, et, cette copie-ci est écrite de ma main (le Commissaire exhibe une copie).

Q. Voulez-vous nous dire, quand vous avez remis ce livret-là à monsieur Mercier ?

R. C'est dans les premiers mois de mil huit cent quatre-vingt-cinq.

Q. Voulez-vous dire si la copie de ce livret, qui est produit en même temps, a été préparée par vous ?

R. Oui.

Q. Et remise par vous à monsieur Mercier

R. Transmise par la malle.

Q. Antérieurement au livret ?

R. Oui, mais l'honorable monsieur Mercier avait pris communication du livret à cette époque-là.

Q. Chez vous, à votre bureau ?

R. Chez lui, je crois même que la copie a été comparée avec lui.

Q. Voulez-vous dire, comment ce livret est venu entre vos mains, et quelle en est la provenance ?

R. Je me considère lié en honneur et en conscience de ne pas répondre à cette question, malgré le grand respect que j'ai pour la Commission. Si monsieur le Commissaire tient à connaître la raison de mon silence, c'est que j'ai moi-même obtenu ce livret-là, à la condition, expresse, que je ne dévoilerais pas le nom de celui qui me l'a donné.

Q. L'avez-vous livré à monsieur Mercier pour qu'il fut placé devant la Commission ?

R. Il n'a pas été question de cela.

Q. Lui avez-vous remis ce livret sans lui demander aucun secret ?

R. J'ai dit à monsieur Mercier, que je ne voulais pas que mon nom fût mentionné comme lui ayant remis ce livret ; il se peut qu'il n'ait pas saisi toute ma pensée, qu'il n'ait pas compris tout mon désir.

Q. Avez-vous payé quelque chose pour vous procurer ce livret.

R. Rien.

Q. Ce n'est pas vous qui l'avez trouvé ?

R. Certainement non.

Q. Et vous ne savez pas personnellement, qu'il sort du bureau de monsieur Sénécals ? ce n'est que par oui-dire que vous le savez ?

R. Oui par oui-dire, je crois devoir ajouter, que c'est pendant un déménagement que le livret a été trouvé.

Q. C'est par oui-dire que vous le savez ?

R. Oui, mais j'ajoute " pendant un déménagement, " parceque je voudrais faire savoir, que le livret a pu ne pas être trouvé dans le bureau, mais trouvé ailleurs sur le parcours du déménagement.

Q. Jurez-vous que vous vous croyez tenu en honneur et en conscience de ne pas expliquer davantage la provenance de ce livret ?

R. Absolument.

Q. Et vous refusez positivement d'en dire plus long ?

R. Oui, je refuse positivement d'en dire plus long, quelles qu'en soient les conséquences.

Q. Je dois comprendre, je suppose, que vous n'avez non plus livré aucun nom à monsieur Mercier ?

R. Certainement non et à personne

Q. C'est un secret promis, et que vous ne voulez pas dévoiler ?

R. Oui, un secret promis, et que je ne puis pas trahir, que je ne puis pas dévoiler ;

Je désire déclarer en terminant ma déposition, que sans être régulièrement assigné devant cette Commission, j'ai été demandé par ordre de monsieur le Commissaire d'y venir, et j'ai cru devoir comparaître sans attendre l'assignation légale.

Et le dit déposant ne dit rien de plus.

Je certifie que les présentes sont une transcription fidèle de mes notes, que j'ai prises de ce témoignage, au moyen de la sténographie.

AVILA G. BOURBONNAIS.

Sténographe.

LE DIXIÈME JOUR DE MAI 1886.

PRESENT : L'HONORABLE, A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de WILLIAM EDMOND BLUMHART, *Directeur propriétaire du journal " LA PRESSE ", de la cité de Montréal, dans le district de Montréal, âgé de quarante deux ans, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :*

J'ai déjà été entendu comme témoin devant cette Commission.

Q. Vous rappelez-vous, que lors des élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), Monsieur John Langlois, Arpenteur de Montmagny, se soit présenté à vous avec une lettre de Monsieur Landry M. P., et voulez, vous nous dire, si vous avez remis quelqu'argent à ce monsieur Langlois ?

R. Je me rappelle, qu'aux élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), lorsque j'étais à Québec chargé par le comité général conservateur de Montréal de coopérer avec le comité conservateur de Québec aux élections d'alors, un monsieur s'est présenté à ma chambre à l'hôtel St-Louis avec une lettre de monsieur Landry, dans laquelle lettre on demandait des secours pécuniaires pour des

dépenses légales d'élection et, si ma mémoire est fidèle, pour compléter le dépôt.

Je ne connais pas le nom du porteur de cette lettre-là, et je ne me rappelle pas, si son nom était Langlois, j'ai remis à cet homme une lettre, dans laquelle j'avais mis de l'argent, au montant d'une centaine de piastres, si ma mémoire est fidèle.

Q. A qui était adressée la lettre que vous avez remise à Langlois avec l'argent ?

R. A monsieur Landry.

Q. D'où venait l'argent que vous avez ainsi remis ?

R. Du comité général du parti conservateur à Montréal.

Q. Etiez-vous alors employé comme fournisseur général du chemin de fer du nord ?

R. Oui.

Q. Etes-vous en état de jurer que cet argent ne venait pas des recettes du chemin de fer du nord ?

R. Ça ne venait pas du chemin de fer du nord, c'était de l'argent qui avait été souscrit par diverses personnes, et une partie de cet argent avait été sollicité par monsieur Moïse Dufresne et par moi ici à Montréal ; ici à Montréal on s'était adressé aux principaux partisans du parti conservateur à qui nous avons demandé quelques secours pécuniaires pour organiser les élections.

Q. Vous ne savez pas quel emploi a été fait de cet argent que vous avez remis au porteur de la lettre en question ?

R. Non.

Et le dit déposant ne dit rien de plus.

Je certifie que les présentes sont une transcription fidèle des notes que j'ai prises de ce témoignage au moyen de la sténographie.

AVILA G. BOURBONNAIS,
Sténographe.

CANADA,
PROVINCE DE QUÉBEC. } COMMISSION ROYALE

Enquête concernant le chemin de Fer Q. M. O. & O.

Le septième jour de Mai 1886.

PRÉSENT :— L'Honorable A. B. ROUTHIER

Commissaire Royal

DEPOSITION, de Louis Adélarde Sénécal, Ecr. président de la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario, des cités et District de Montréal, âgé de 56 ans, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :

Q. Vous avez été nommé surintendant du chemin de Fer du Nord en Janvier mil huit cent quatre-vingt (1880) ?

R. Oui, c'est à peu près dans ce temps-là, je ne puis pas me rappeler de la date exactement, je sais que c'est au commencement de l'année mil huit cent quatre-vingt (1880).

Je me rappelle maintenant que c'est plutôt à la fin de Février que j'ai été nommé, et j'en ai été informé officiellement le premier Mars.

Q. Après votre nomination vous avez commencé à organiser l'exploitation ?

R. J'ai commencé l'administration, j'avais le contrôle sur tous les employés.

Q. Je suppose qu'il vous a fallu organiser certains bureaux ?

R. Oui, les bureaux étaient tous organisés.

Q. Voulez-vous dire, si l'organisation existant alors et qui a existé depuis, a toujours été la même ?

R. Il y a eu des modifications.

Q. Mais le système est resté le même ?

R. Oui le système est resté le même jusqu'à la vente

Q. Voulez-vous dire, si d'après le système suivi, les recettes du chemin de fer étaient remises entre vos mains ? Ou entre les mains de qui étaient-elles déposées ?

R. Je n'ai jamais touché aucun argent provenant du chemin de fer ; toutes les recettes étaient déposées au crédit du Trésorier de la Province dans une banque choisie par le Gouvernement. Généralement ce fut la Banque Jacques-Cartier ; dans tous les cas c'était suivant les ordres du Gouvernement que ces recettes étaient déposées dans une Banque.

Q. Comment payiez-vous les dépenses du chemin de fer ?

R. C'était payé par réquisitions je présentais des réquisitions au Gouvernement, indiquant les montants, dont j'avais besoin ; là-dessus le Gouvernement passait, je suppose, un Ordre-en-Conseil autorisant le paiement de ce montant.

Sur cet Ordre-en-Conseil le montant demandé était déposé au crédit de l'administration du chemin de fer, et lorsqu'il s'agissait de payer les comptes dûs par l'administration, ils étaient soumis par ceux qui les avaient faits à M. Shackell, qui était auditeur, puis revisés par moi et approuvés suivant le cas et transmis à M. Louthood, et ils étaient payés par un chèque signé par moi et par M. Louthood, comptable de l'administration. Ces comptes, une fois payés étaient déposés au département des chemins de fer, comme pièces justificatives des dépenses que nous faisons.

Quant aux listes de paie, comprenant les salaires de tous les employés, elles étaient payées à monsieur Robitaille, qui était le paie-maitre nommé par le gouvernement, par un chèque du même genre, et monsieur Robitaille payait lui-même les salaires aux employés, et le pay-roll était ensuite transmis au gouvernement comme pièce justificative.

Q. Pourrez-vous jurer qu'aucune partie des recettes ne venaient directement dans vos mains ?

R. Certainement aucune.

Q. Jamais ?

R. Jamais.

Q. Parmi les dépenses, que vous étiez obligé de faire, il y avait des dépenses de construction et des dépenses d'exploitation ?

R. Oui, mais tout d'abord par ma nomination je n'avais pas été chargé de veiller aux travaux de construction, seulement le Gouvernement me demanda plus tard d'y voir et c'est ce que je fis ; et j'ai payé les frais de construction sur des réquisitions présentées au Gouvernement comme pour les frais d'exploitation. Nous tenions deux comptes séparés, l'un pour la construction et l'autre pour l'exploitation.

Relativement à la construction, j'ai eu très souvent occasion de faire des rapports, qui n'étaient pas d'accord avec les rapports de l'Ingénieur, et sur lesquels le Gouvernement avait à se prononcer ; presque toujours mes suggestions étaient acceptées, parcequ'elles tendaient à diminuer les frais de construction, plutôt qu'à les augmenter.

Q. Je vois dans les comptes au Département des Chemins de Fer, que les sommes dépensées n'ont pas toujours été réparties entre la section ouest et la section est ; qui faisait cette répartition, était-ce vous ? ou était-ce le Département ?

R. Je ne puis pas me rappeler cela, mais je suis moralement convaincu que toutes les dépenses n'ont pas été mentionnées séparément dans mes rapports.

Q. Savez-vous s'il y a eu des sommes dépensées et qui n'ont pas été réparties entre le compte de construction et le compte de revenu ou le compte d'exploitation ?

R. Je ne me le rappelle pas. Il n'y en a pas eu à ma connaissance.

Quant aux sommes dépensées pour frais d'exploitation, salaire des employés, et autres dépenses contingentes de cette nature, elles étaient chargées sur les deux sections sans les séparer, il n'était guère possible, et il n'y avait pas raison de les séparer, et de répartir ces dépenses sur une section plutôt que sur l'autre.

Q. Savez-vous si avant votre administration les dépenses de construction et d'exploitation ont formé aussi un compte séparé ?

R. Je ne le sais pas.

Q. Voulez-vous dire si dans le cours de votre administration, il y a eu une année ou un semestre où les dépenses ont excédé les revenus ?

R. Non, je ne le crois pas, et je suis certain du contraire.

Q. Voulez-vous référer à l'état numéro trois (No. 3), déposé devant la chambre par le Trésorier de la Province de Québec, le quatre avril mil huit cent quatre vingt deux (1882), et me dire si dans votre opinion le chiffre de vingt sept mille deux cent quatre vingt deux piastres et soixante et un centin (\$27,282.61.), que j'y vois mentionné comme déficit pour l'année mil huit cent quatre vingt (1880), est une erreur ?

R. Cet état n'est pas correct, et ne peut pas être correct ; je ne puis dire comment cet état a été fait, ni comment l'erreur a été commise ; il a dû être préparé par quelqu'un qui ne connaissait pas les faits, ou qui a commis une erreur.

Q. Voulez-vous maintenant référer à l'état préparé par M. Louthood, qui est annexé à votre rapport de mil huit cent quatre-vingt un (1881), et me dire si le résultat des opérations du chemin pour les six mois finissant le trente et un décembre mil huit cent quatre-vingt (1880) y est parfaitement indiqué ?

R. Si cet état est la copie du rapport que j'ai signé, ce dont je ne puis pas me rappeler de mémoire, je puis jurer qu'il est correct.

Q. Comment rendiez-vous compte au gouvernement de votre administration ?

R. Tous les mois je rendais un compte au gouvernement des recettes qui avaient été déposées jour par jour, et des dépenses qui avaient été faites, je produisais en même temps un estimé des dépenses probables à faire dans le mois suivant. Tous les six mois je faisais un rapport constatant le résultat des opérations et le fonctionnement de l'administration.

Q. Quand votre administration a-t-elle fini ?

R. J'ai résigné comme surintendant, soit à la fin de décembre mil huit cent quatre-vingt-un (1881), soit au commencement de janvier mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ; mais à la demande du gouvernement j'ai continué à veiller à l'administration du chemin de fer sans qu'il fut stipulé à quelle condition, et pour quel salaire ; c'est-à-dire qu'il n'en a pas été question. Je suis certain de ne pas avoir signé de rapport subséquemment à cela en ma qualité de surintendant.

Q. Avez-vous rendu au gouvernement un compte général de toute votre administration ?

R. Je n'ai jamais rendu de compte général, mais les comptes rendus précédemment tous les mois contenaient les comptes de toute mon administration.

Q. Quand vous avez pris possession de la section est, le trente juin mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), avez-vous rendu compte alors, ou si votre compte était rendu tous les mois, comme de coutume ?

R. Le compte était rendu tous les mois, comme de coutume, c'était les mêmes employés en tout.

Q. C'était le compte ordinaire ?

R. Oui.

Q. Lors de la livraison de la section-ouest au syndicat du Pacifique, vous avez partagé le matériel roulant et les approvisionnements ?

R. Oui.

Q. Qui a fait ce partage ?

R. Ce partage-là a été fait par monsieur A. Davis, le maître mécanicien.

Q. A-t-il été fait un état, une liste des approvisionnements ?

R. Oui, un état et un inventaire ont été faits à chaque station par les employés de chaque département ; cet inventaire a été ensuite révisé par moi, et c'est après cela que le partage s'est fait, et je suis certain que la Compagnie du Pacifique avait un représentant qui a vérifié cet inventaire et veillé aux intérêts de la Compagnie du Pacifique.

Q. On a dit, qu'entre la date du contrat de vente, le quatre mars, mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) et la date de la livraison du chemin, vous aviez entassé dans les magasins des stations des approvisionnements considérables, beaucoup plus qu'il n'était requis, afin de rendre le partage plus avantageux pour vous ?

R. Cela n'est pas vrai, c'est loin d'être la vérité, parceque les ordres ont été donnés à chaque département par écrit, par moi, de réduire les achats, de manière à n'acheter que les choses absolument nécessaires.

Q. On a dit aussi, que dans le même espace de temps, il avait été fait sur la ligne de la section-est de travaux de réparation considérables, et surtout que l'on avait posé du balast en très grande quantité partout, afin de mettre le chemin de fer dans le meilleur état possible avant la livraison ?

R. Je suis bien certain qu'il n'a pas été fait de travaux dans ce but là, je sais qu'il y a eu des travaux de faits, mais des travaux nécessaires ; rien n'a été fait dans le but d'améliorer le chemin pour la livraison. Je jure positivement ce fait-là ; quant aux travaux, je ne puis jurer ce qui a été fait.

Q. Pourrez-vous dire, s'il a été fait dans ces mois là, de mars, avril et mai mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), des travaux moins consi-

dérables ou plus considérables que ceux qui étaient faits dans les mois précédents ?

R. Je suis positif à dire, que rien n'a été fait d'extra dans ces mois là ; vous me parlez de *ballast*, le *ballast* c'est à peine le temps de le mettre dans le mois de mai, la terre est à peine dégelée.

On n'a pas mis de *ballast* dans le mois de mars ou avril.

Je suis bien certain que rien n'a été fait d'extra dans le but d'augmenter la valeur du chemin, je suis positif à dire cela.

Et la présente déposition est ajournée.

Et advenant ce treizième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-six, la présente déposition est continuée.

Q. Monsieur Shackell a déclaré, qu'il était arrivé quelques fois que Monsieur Quevillon, trésorier, vous avait payé diverses sommes provenant des recettes, au lieu de les déposer à la Banque, voulez-vous dire, si vous vous souvenez de ce fait ?

R. Je ne me rappelle pas que la chose soit jamais arrivée.

Q. Vous rappelez-vous, ou pourriez-vous constater de quelque manière ce que vous avez reçu du Gouvernement comme salaire ?

R. Je ne connais pas cela, je ne me rappelle pas d'aucune manière : tout est mentionné dans mes rapports.

Q. Avez-vous reçu quelqu'autre argent à part de deux et demi par cent (2½ 0/0) comme salaire, du Gouvernement ?

R. Monsieur Louthood connaissait cela et en tenait compte pour moi, et malheureusement il n'a pas laissé de livres.

Q. Voulez-vous dire comment et par qui ont été construits les embranchements de Joliette et de Berthier ?

R. L'embranchement de Berthier a été construit par Monsieur Roberge pour lui et pour moi, le gouvernement a avancé des rails et des *slippers* pour ce chemin, mais les frais de construction étaient payés par Roberge et moi ; aucun argent n'a été avancé par le gouvernement pour la construction, et lorsque le chemin a été vendu au gouvernement par Roberge, le prix des rails et autres matériaux a été déduit sur le prix de vente.

Le gouvernement savait que nous construisions cet embranchement là, mais comme il n'avait pas d'argent de voté pour cela, il m'avait demandé de le faire ; plus tard l'argent a été voté et ils l'on acheté.

Quant à l'embranchement de Joliette, je ne me rappelle pas aujourd'hui tous les détails de construction. Les rapports des ingénieurs constatent ce qui en est ainsi que l'évaluation qui a été faite des travaux, et je suis bien sûr d'une chose, c'est que ces chemins ont coûté au gouvernement au moins vingt-cinq pour cent (25 0/0) moins que les autres chemins, que le gouvernement a fait construire, entre autres l'embranchement des Piles ; les travaux ont été faits avec la plus stricte économie.

Q. Pouvez-vous dire quand vous avez formé le projet d'acheter le Chemin de Fer ?

R. Je ne puis dire exactement, mon projet n'est devenu sérieux que lorsque j'ai résigné comme surintendant.

Q. Savez-vous, si en mil huit quatre-vingt et mil huit cent quatre-vingt-un (1880 et 1881) Monsieur Chapleau a fait des démarches auprès du gouvernement d'Ottawa pour tâcher de lui vendre le chemin, ou le vendre au Pacifique ?

R. Je n'en ai pas eu de connaissance personnelle dans le temps, mais j'ai découvert la chose plus tard, et sur les reproches que j'ai faits à monsieur Chapleau de vouloir vendre au gouvernement à meilleur marché qu'à nous, il m'a avoué qu'il avait en effet fait des démarches pour vendre au Pacifique, et j'ai été informé que le prix était de six millions cinq cent mille piastres (\$6,500,000,000) ; et je ne trouvais pas juste qu'il vint vendre au Pacifique à bien meilleur marché qu'aux actionnaires du Syndicat Canadien.

Q. Votre syndicat a été le premier syndicat Canadien, formé avant le syndicat Allan-Rivard ?

R. C'est-à-dire que nous nous étions entendus un certain nombre pour former un syndicat et soumissionner pour l'achat du chemin.

Q. Qui a fait les premiers projets ?

R. C'est moi qui ai fait les premiers projets de soumission, et c'est à la demande de monsieur Chapleau, que je les soumis à monsieur Beaubien et ses associés, afin que nous puissions nous entendre et nous unir en un seul syndicat. Monsieur Beaubien a pris connaissance de mes plans et de mes propositions dans une assemblée de ses amis convoquée par lui.

Des pourparlers ont alors été échangés entre nous, et je leur ai dit qu'il y aurait une somme de soixante et quinze mille piastres (\$75,000 00) pour les frais d'organisation de la compagnie, qui devrait m'être payée, après que la compagnie serait en opération ; là-dessus, ils ont demandé d'avoir le contrôle de la compagnie, c'est-à-dire le contrôle de la majorité du stock. J'ai refusé, vu que j'avais des amis, à Montréal et à Québec, intéressés dans la transaction ; et ils ont alors demandé quelque temps pour y réfléchir. La première nouvelle, que j'ai eue après cela, a été la soumission du syndicat Allan-Rivard ; de ce moment là nous n'avons plus eu rien de commun à ce sujet, et chaque syndicat a travaillé pour lui-même.

Q. Les deux syndicats offraient alors d'acheter tout le chemin de Québec à Ottawa ?

R. Oui.

Q. C'est après cela que Gouvernement a décidé de vendre la section ouest au Pacifique ?

R. Oui.

Q. Lorsque le Gouvernement eût décidé de vendre la section ouest au Pacifique, vous avez fait votre soumission pour la section Est ?

R. Oui, mais j'avais eu auparavant des pourparlers avec les membres du Syndicat du Pacifique ; j'en avais conclu qu'il seraient dis-

posés à acheter la section ouest, et j'avais moi-même conseillé au Gouvernement de séparer le chemin en deux, et de vendre la section ouest au Pacifique, si le Pacifique voulait l'acheter, sachant que le Pacifique attachait plus de valeur à la partie ouest qu'à la partie est et consentirait à payer quatre millions pour la section ouest, mais ne paierait pas cette somme pour la section est ; alors je disais que notre syndicat, à nous, consentirait à payer quatre millions (\$4,000,000.00) pour la section Est. Ce qui m'a conduit à ce projet, c'est l'opposition que le syndicat Allan Rivard m'a suscitée, et j'ai fait consentir les autres membres du syndicat à acheter la section est seulement. C'est dans le même temps que j'avais négocié avec la Compagnie du Pacifique la vente des embranchements, de St-Lin et de St-Eustache.

En vertu de la loi, les compagnies, qui avaient contruit ces embranchements, avaient droit au parcours (*runnings powers*) sur le chemin principal jusqu'à Montréal ; les membres du Syndicat du Pacifique préféraient acheter ces embranchements, plutôt que de se soumettre aux embarras que leur auraient occasionnés des *running powers*.

C'est moi seul d'ailleurs qui avais le contrôle de ces chemins et le gouvernement n'avait rien à y voir ; les négociations entre le Syndicat et moi relativement aux conditions de la vente et aux prix ont eu lieu sans l'instruction du gouvernement, tout ce que le gouvernement a eu à faire, ça été de faire ratifier ces contrats et de donner au Pacifique la chartre pour toute la ligne et les embranchements.

Q. Voulez-vous dire quels profits vous avez réalisés par ces transactions ?

R. Si je suis plus tard entièrement payé, j'aurai réalisé à peu près cent mille piastres, mais cet argent vient du Pacifique et non pas de la province, et j'ai vendu au Pacifique des chemins qui ont environ vingt-deux milles de longueur et qui n'ont pas été faits pour des prières.

Par l'arrangement intervenu entre le Pacifique et moi, le prix des deux embranchements, convenu entre le Pacifique et moi, est de trois cent mille piastres (\$300,000.00).

Q. Voulez-vous me dire en quoi consistent les dépenses, que vous réclamiez pour l'organisation de la Compagnie ?

R. Je n'ai tenu aucun compte de ces dépenses, et je ne sais pas si j'ai dépensé soixante et quinze mille piastres ou cinquante mille piastres, ou moins. Ce que je sais, c'est que j'ai fait des dépenses considérables d'organisation, et que ces dépenses auraient été perdues pour moi, si je n'avais pas réussi à organiser la Compagnie. J'ai posé comme condition à la plupart des actionnaires, au moins à tous ceux que j'ai fait souscrire moi-même, qu'ils auraient à payer leur part de cette somme ; ils étaient libres d'y consentir ou de ne pas entrer dans la société, et je ne leur ai donné aucun détail de ces dépenses. Je courais tous les risques, si l'organisation eût manqué, et d'un autre côté je courais en même temps la chance des profits, si mes dépenses étaient moindres que soixante et quinze mille piastres (\$75,000,00).

Parmi les dépenses, dont je me rappelle en ce moment, je puis mentionner bien des déboursés pour voyages, pour avocats, agents, ou journaux ; mais encore une fois je n'ai tenu aucun compte détaillé de toutes ces dépenses.

Q. Il a été dit que plusieurs députés, qui ont voté en faveur de la vente, avaient reçu soit en argent, soit en promesses, soit des faveurs du gouvernement ou de vous même, connaissez-vous quelque chose que vous pourriez citer à la Commission à ce sujet ?

R. Il n'a jamais été question, ni directement, ni indirectement, dans les rapports que j'ai pu avoir avec les députés, du vote qu'ils auraient à donner sur cette question, et j'ai pu rendre service à quelques uns d'eux, mais sans qu'il fut jamais question de leur vote.

Q. Monsieur Déchênes, le député de Témiscouata, a-t-il emprunté de vous une certaine somme ?

R. Oui, je lui ai prêté une somme de deux mille cinq cents piastres (\$2,500.00) au commencement de mil huit cent quatre-vingt-un (1881) avec intérêt à six par cent (6 0/0) ; il m'a donné un hypothèque ; j'ai transporté cette hypothèque, et je sais que depuis il a payé une partie de cette somme à mon cessionnaire et il devra payer la balance ; ce n'est pas un présent que je lui ai fait.

Q. Avez-vous prêté aussi une somme de six mille piastres (\$6,000.00) à l'honorable M. Savage ?

R. Monsieur Archibald Wurtele a acheté d'abord une créance due par monsieur Savage et portant hypothèque sur sa propriété ; plus tard cette propriété a été vendue par ordre de cour, et Wurtele l'a achetée, puis il l'a revendue au neveu de monsieur Savage ; monsieur Savage a payé une partie de cette somme, et le reste est encore dû, c'est moi qui ai avancé l'argent à monsieur Wurtele, qui est mon secrétaire, pour faire cette transaction ; je n'ai jamais parlé à monsieur Savage de la vente du chemin de fer, ni de son vote au sujet de la vente du chemin.

Je ne me rappelle pas avoir prêté d'autre argent vers le temps de la vente du chemin de fer, et je n'en ai jamais prêté à personne pour les induire à voter en faveur de cette vente.

Q. Voulez-vous dire maintenant, si vous avez souscrit pour les élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), et si lors de ces élections il a été question entre quelque candidat et vous de l'achat par vous du chemin de fer ?

R. J'ai souscrit aux élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), mais je suis bien convaincu que les trois quarts des députés, pour qui j'ai souscrit ne l'ont pas su, et je ne crois pas avoir eu aucun pourparler avec aucun candidat, au sujet de ces souscription ; ils ont pu l'apprendre par d'autres, mais pas par moi, je n'ai jamais parlé à aucun d'eux, autant que ma mémoire est fidèle, de l'achat que je pouvais projeter alors.

Je n'ai jamais remis aucun argent à aucun candidat pour les élec-

tions. Et je n'ai jamais chargé aucun ami d'induire aucun candidat à se déclarer en faveur de la vente du chemin de fer à moi ; je n'ai jamais non plus autorisé aucun ami, à qui je remettais de l'argent pour un candidat, de dire à ce candidat que l'argent venait de moi.

Q. Voulez-vous examiner le livret, que je vous remets en ce moment et dire, si vous le reconnaissez et s'il sort de votre bureau ?

R. Je reconnais ce livret et il m'appartient, j'ai lieu de soupçonner qu'il m'a été volé, et je verrai à adopter des procédures contre celui qui s'en est emparé, afin de m'en faire remettre en possession, j'y tiens d'autant plus que j'y vois qu'un certain nombre de feuillets ont été enlevés au commencement du livret ; ces feuillets pouvaient contenir des notes extrêmement importantes pour moi, et la perte de ce livret a pu m'occasionner des pertes considérables. La liste, qui se trouve au commencement de ce livret, est une liste des comtés de la Province, et les sommes qui y sont mentionnées, sont celles que je me proposais de souscrire, mais il y a plusieurs de ces comtés où aucun argent n'a été nécessaire, et je ne puis dire exactement quelles sont les sommes que j'ai réellement souscrites dans les autres comtés.

Q. Voulez-vous référer aux notes, qui se trouvent à la fin du livret, et dire s'il y a quelque relation entre ces notes et les souscriptions électorales que vous vous proposiez de faire ?

R. Non, il n'y a aucune relation entre ces notes et les souscriptions électorales, que j'avais l'intention de faire ; ce sont des affaires à part, entièrement personnelles. Et ces notes n'indiquent pas la source des argents que je me proposais de souscrire, encore une fois ce sont de mes affaires privées, et des notes, que je prenais pour ma gouverne à moi ; on en trouverait de semblables dans tous les livrets, où je note les différents chiffres de mes affaires.

Q. Lorsque le gouvernement par la clause dix-sept (17) du contrat de vente vous a transporté les débentures de la cité de Québec et les droits qu'il avait sur la corporation de cette ville pour la balance de sa souscription, connaissiez-vous exactement ce qu'il vous transportait ?

• R. Je croyais le connaître, et je croyais que la Corporation aimait à nous payer la balance de sa souscription, sauf son recours contre le gouvernement, si elle avait des droits contre lui.

Q. Voulez-vous dire, si plus tard vous avez constaté de quelque manière, qu'en réalité cette réclamation contre la Corporation de Québec ne valait pas ce que vous aviez cru ?

R. Je n'ai jamais changé d'opinion sur la valeur de cette réclamation.

Q. Voulez-vous dire alors ce qui a amené le règlement postérieur à la vente, entre le Gouvernement, la corporation et le syndicat ?

R. Autant que je puis en juger, dans les pourparlers entre le Premier Ministre, le Maire de Québec et moi, nous avons entrevu de grandes difficultés et des procès avec la corporation, si nous voulions

exiger le paiement de cette réclamation, c'est cette considération qui, je crois, a amené le règlement entre les parties intéressées.

Q. Etes-vous en état de me dire approximativement, quels profits vous avez réalisés par l'achat du chemin de fer et par votre transaction avec le Grand-Tronc ?

R. Je ne suis pas en état de le dire exactement, mais je puis vous dire, que les profits, qui ont été réalisés sur toute la transaction du chemin de fer, du commencement à la fin, ne payaient pas le travail et l'anxiété et le risque que l'on a couru, monsieur McDougall et moi dans cette affaire.

Malgré qu'il reste un certain montant de profits, qui n'est pas très élevé, lorsque le tout sera réglé, je préfère de beaucoup les profits que j'ai réalisés depuis sur d'autres transactions.

Q. Pendant que vous étiez surintendant du chemin de fer, pendant les années mil huit cent quatre-vingt et mil huit cent quatre-vingt un, faisiez-vous certaines spéculations, qui vous permettaient de toucher des sommes d'argent, autre que celles provenant du chemin de fer et indépendamment de cette administration ?

R. Oui, j'avais l'habitude d'en faire, et j'en faisais continuellement avant et pendant que j'étais surintendant. Une des premières que je puisse mentionner, c'est celle du rachat des débentures du "Richelieu Drummond et Arthabaska." Le chemin appartenait à la compagnie du chemin de fer "South Eastern," son président, M. Bradley Barlow, désirant se procurer toutes les débentures de cette compagnie, me chargea de les acquérir à un certain prix convenu entre nous ; dans l'espace de trois mois j'ai réussi à lui procurer toutes les débentures, et j'ai réalisé un profit de quarante huit à quarante-neuf mille piastres (\$49,000.00) là-dessus, en argent comptant. Je suis sous l'impression que M. A. B. Chaffee du *South Eastern* connaît toute la transaction. Avec cet argent là, j'ai fait bien d'autres spéculations, les unes, qui m'ont payé moins, les autres qui m'ont payé plus. Il y en a une où j'ai réalisé à titre de commission, moyennant un arrangement fait, une somme de cent mille piastres (\$100,000.00). et le dit déposant ne dit rien de plus.

Je certifie que les présentes sont une transcription fidèle des notes que j'ai prises de ce témoignage au moyen de la sténographie.

A. G. BOURBONNAIS,
Sténographe.



ASSERMENTÉ.

A. B. ROUTHIER. C. R.

CANADA,
PROVINCE DE QUÉBEC. } COMMISSION ROYALE.

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q. M. O. & O.

Le trentième jour de Novembre 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de L'HONORABLE HENRI GÉDÉON MALHIOT,
de Trois-Rivières Avocat, dans le District de âgé de
48 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles,
dépose et dit :^a

Q. Vous avez été député à l'Assemblée Législative de Québec ?

R. Oui.

Q. Pendant combien d'années ?

R. Depuis l'année mil huit cent soixante-onze jusque vers le vingt
Janvier, mil huit cent soixante-seize 1876.

Q. C'est vers cette date, dans le mois de janvier, mil huit cent soix-
ante-seize (1876), que vous avez été nommé par le gouvernement de
la province de Québec, commissaire pour veiller à la construction du
chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa & Occidental ?

R. Oui.

Q. La commission se composait de trois membres ?

R. Oui les hon. MM. Irvine et Chinic et moi-même.

Q. Vous étiez le président de cette commission ?

R. Oui.

Q. Veuillez dire si les contrats qui sont intervenus entre le gouver-
nement de Québec et les contracteurs, l'hon. M. McGreevy pour
la section est et M. Macdonald pour la section ouest, étaient suffisants
quant aux quantités et spécifications des ouvrages à faire ?

Q. Je crois que le contrat qui avait été fait avec l'hon. M. McGree-
vy, engageait ce dernier à faire le chemin de fer du Nord pour le prix
fixé de quatre millions sept cent trente-deux mille piastres (\$4,732,-
000.00). Il y avait annexées à ce contrat des cédules des quantités,

mais le contrat a toujours été d'entreprendre comme par un *-bulksum contract*. Par ce contrat Mr. McGreevy s'obligeait à faire un chemin de fer de première classe pour le prix spécifié dans le contrat.

Dans le cours de l'exécution du contrat, nous nous sommes aperçus que les quantités de la maçonnerie et du terrassement, du déblai et du remblai n'étaient pas suffisantes et ont dû être excédées.

Q.—De beaucoup ?

R. Oui d'une manière assez considérable. Il y a certaines classes de maçonneries qui n'ont pas été excédées, au contraire qui se trouvaient trop considérables ; mais la maçonnerie de première classe a été de beaucoup excédée. C'est cette différence dans les quantités qui a été la cause que M. McGreevy, au lieu de recevoir seulement le prix que le gouvernement avait convenu de lui donner, a dû recevoir des augmentations.

Pas le contrat il était stipulé, que dans le cas où il deviendrait nécessaire pour assurer le complet parachèvement du chemin de fer de changer les taux de la cédule des prix, il serait loisible aux ingénieurs du gouvernement de le faire avec l'approbation du gouverneur en conseil, mais dans aucun cas le coût n'excéderait le prix total mentionné au contrat.

La cédule des prix a été amendée par les ingénieurs, de manière à diminuer les prix et augmenter les quantités, afin d'assurer la construction d'un chemin de fer de première classe pour les prix mentionnés au contrat.

Quand les commissaires sont sortis de charge, l'entrepreneur n'avait pas reçu plus que le montant auquel il avait droit, d'après ses estimations, si ce n'est quelques avances temporaires faites dans le cours du dernier mois sur le montant des ouvrages faits dans le cours de ce mois et qui devaient être remboursés sur son *estimé* du mois.

Q. Il n'y a pas eu d'autres changements dans les quantités subséquemment ?

R. Il peut se faire qu'il y en ait eu, je le crois ; mais subséquemment, Mr McGreevey a été payé de toutes les quantités aux prix mentionnés dans la cédule annexée au contrat, sans égard au prix total du contrat, mais je ne connais ces faits que pour en avoir eu connaissance dans une enquête qui s'est faite plus tard devant des arbitres.

Q. Si je vous comprends bien, on a fini par ne plus tenir compte de ce prix en bloc, qui avait été convenu, et par payer l'ouvrage suivant les quantités faites aux prix fixés dans la cédule ?

R. Ceci n'a jamais été fait pendant le temps des commissaires. Les commissaires ont toujours tenu au contrat. Ils ont toujours tenu à ce que l'entrepreneur fasse un chemin de première classe de Québec à Montréal pour la somme stipulée dans ce contrat. Quand ils se sont aperçus que les quantités de maçonnerie de première classe et de remblai et de déblai excéderaient probablement les quantités portées

dans la cédule, ils ont demandé au gouvernement et ont insisté pour qu'une nouvelle cédule amendée fût adoptée par l'exécutif, et c'est ce qui a été fait.

Il peut se faire que plus tard on se soit départi du contrat ; mais je n'en sais rien. Je sais seulement que pour assurer le parachèvement du chemin de fer, j'ai vu par l'enquête, qui a été faite à Ottawa devant les arbitres, qu'on avait payé à l'entrepreneur toutes les quantités d'ouvrages faits sur le chemin, sans égard aux quantités portées dans la cédule et sans égard aux prix de la cédule annexée au contrat.

Q. Vous étiez également dans la commission, lorsque le tracé a été changé entre Maskinongé et Terrebonne ?

R. Oui, je faisais alors partie de la commission.

Q. Vous avez vous-même recommandé ce changement de tracé ?

R. Au contraire j'y étais opposé. La majorité des commissaires ont recommandé ce changement de tracé ; mais j'ai différé d'opinion avec eux ; cela est constaté dans les minutes des délibérations.

Q. Considériez-vous que le tracé du bout de l'île était préférable à celui qui a été adopté ?

R. Je considérais que le tracé du bout de l'île était le plus court, et passant dans les paroisses les plus anciennes, était préférable, surtout parceque ce chemin de fer devait venir à faire compétition avec la partie du Grand Tronc entre Québec et Montréal. Il était important d'avoir sur le côté nord la voie la plus courte possible.

Q. Croyez-vous que le premier tracé aurait coûté moins cher que le second qui a été adopté ?

R. D'après le rapport de l'ingénieur en chef M. Light, le nouveau tracé devait coûter moins cher, mais en supposant qu'il passât par le Saut-aux-Recollets et, se rendit à Montréal directement à partir du Saut-aux-Recollets ; mais tel que construit, le chemin de fer ne se rend qu'à la jonction S. Martin et par conséquent on a évité la construction d'un pont à St-Vincent de Paul sur la rivière Desprairies et l'achat du terrain nécessaire pour y poser la ligne tout près de Montréal et à Hochelaga.

Je ne puis dire par moi-même, si le tracé par le bout de l'île aurait été moins ou plus dispendieux. La seule difficulté un peu considérable sur le tracé du bout de l'île était le pont au bout de l'île, et le terrassement qu'il aurait fallu faire pour empêcher le chemin de fer d'être inondé le printemps. Les ponts sur les autres rivières pouvaient être faits avec assez de facilité.

Q. Est-ce que le tracé qui a été adopté, était plus avantageux, dans l'intérêt de la province, relativement au trafic et à la colonisation ?

R.—Il y a une grande différence d'opinion sur ce point. Le tracé adopté passe à travers un pays tout à fait colonisé, et ne saurait être considéré comme un chemin de colonisation. Plus au nord, il a fallu faire des embranchements pour aller dans l'intérieur, et même il a fallu faire des embranchements pour relier les établissements le long

du fleuve avec la ligne principale, ce qui aurait été évité en passant par le bout de l'île.

Quant à moi, mon opinion est que le chemin de fer eut été plus avantageux pour les établissements de commerce, et il aurait été probablement tout aussi avantageux à la population par où il passe.

Q. De quelle manière votre commission a-t-elle pris fin ?

R. Notre commission a pris fin, parce que dans la session de mil huit cent soixante-dix-sept (1877), le gouvernement de Boucherville a créé un commissaire des chemins de fer pour supprimer la commission, et dans le mois de mars, à la même session, le cabinet de Boucherville a été défait après l'introduction de la mesure créant ce commissaire, et sa passation dans l'assemblée législative.

L'administration qui a suivi celle de DeBoucherville, a fait passer cette loi et les pouvoirs et les devoirs de la Commission sont passés au commissaire de l'agriculture et des travaux publics.

Q. C'est après cela que le chemin de fer de ceinture (loop line) a été construit à Trois-Rivières ?

R. Oui, c'est après cela.

Q. C'est sous l'administration Joly ?

R. Oui, sous l'administration Joly ; mais des instructions avaient été données à l'ingénieur résident, M. Hamelin, de faire une étude des endroits les plus propices pour rendre le chemin de fer du Nord au port de Trois-Rivières.

Ce monsieur fit l'exploration des terrains à l'est de la ville et aussi à l'ouest de la ville, pour constater à quel endroit il serait le plus profitable de faire cette jonction.

Les gens de la partie est de la ville voulaient avoir le chemin de fer dans l'est, et ceux de la partie ouest voulaient l'avoir à l'ouest de la ville ; et comme le coût de ces deux chemins était peu considérable, (les propriétaires donnaient les terrains pour peu de chose) M. Hamelin recommanda, je crois, de faire les deux chemins, et c'est ce qui a donné lieu à la construction du *loop line*.

Q. Est-ce sous l'administration Joly que M. Hamelin avait reçu ces instructions ?

R. Ces instructions avaient été données par les commissaires à M. Hamelin pour faire un seul tracé pour arriver jusqu'au fleuve. L'idée était de relier l'embranchement du chemin de fer des Piles et les eaux navigables du Saint-Maurice avec celles du Saint-Laurent.

Quant à la décision prise plus tard de faire le *loop-line*, elle l'a été seulement après l'abolition de la commission des chemins de fer.

Q. La commission n'a jamais songé à faire ce *loop-line* ?

R. Non.

Q. La commission avait eu l'idée de faire un embranchement pour aller jusqu'au port de Trois-Rivières ?

R. Oui, pour rendre la ligne principale jusqu'au port. L'idée du *loop line* est venue, comme je viens de le dire, après les études faites

par l'ingénieur résidant, M. Hamelin, et à sa suggestion.

Q. Considérez-vous que ce *loop-line* était une entreprise nécessaire, et d'une nécessité immédiate,

R. Le *loop-line* n'était peut-être pas d'une nécessité immédiate, mais l'embranchement de la ligne principale, pour venir au port avec un quai sur le port, de manière à fournir une sortie au trafic du chemin de fer des Piles, était certainement d'une grande utilité pour l'exploitation du chemin de fer des Piles et du chemin de fer du Nord, et je crois que ce qu'il a fallu faire d'ouvrages extra pour mettre le *loop-line* dans l'état où il est n'a pas été considérable.

Je puis dire que dans mon opinion cela n'a pas excédé le tiers du coût de l'embranchement, comme je l'ai dit, qu'il aurait fallu faire pour mettre le chemin de fer des Piles en communication avec le fleuve.

Q. Le *loop-line* est-il complété ?

R. Non il est encore incomplet.

Q. Le *loop line* sert-il à quelque chose aujourd'hui ?

R. Le *loop-line* sert à transporter une grande partie, sinon la plus grande partie du bois de corde qui se fait sur le chemin de fer des Piles pour le marché de Montréal. Ce bois est amené en chemin de fer jusque sur les quais au port, et là chargé dans les goëlettes pour le marché de Montréal.

Il sert de plus à amener au port tout le bois de sciage fait aux scieries, qui se trouvent au terminus du chemin de fer des Piles et le long de ce chemin de fer. Il se fait par ce moyen un trafic considérable.

Le *loop-line* n'a jamais été complété. Il y a une solution de continuité d'environ cinq ou six cents pieds au centre de la ville, de sorte que ce *loop-line* peut-être considéré comme n'étant qu'un embranchement venant au fleuve et non pas un chemin de ceinture complet jusqu'à présent.

Q. Il a été dit que le *loop-line* avait été construit afin d'obtenir le vote de M. Turcotte le représentant dans le temps des Trois-Rivières, connaissez-vous quelque chose de cette accusation ?

R. J'ai entendu dire cela dans le temps, mais je n'en sais rien. Je crois que M. Joly a dit en chambre et ailleurs en public, que c'était lui qui avait fait le *loop-line* de sa propre initiative. Tout le monde à Trois-Rivières voulait un embranchement pour relier la ligne principale au fleuve, et la chose avait été prévue dans l'acte d'incorporation de la compagnie du chemin de fer des Piles et de la navigation du St-Maurice, et un million et demi d'acres de terre avait été accordé pour cette entreprise, et c'est de là que le subside pour le chemin de fer du Nord a originé.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de l'accusation portée contre le gouvernement relativement à l'acquisition de certaines pro-

priétés et notamment la propriété Bellerive et la ferme Gale à Montréal ?

R. Lorsque les commissaires ont été nommés, le chemin de fer de Montréal à Ottawa était construit sur la ferme Gale, c'est-à-dire que le terrassement était fait et les rails étaient posés sur toute l'étendue de ce chemin qui passe sur la ferme Gale à partir de la rue Ste. Marie, mais le droit de passage sur la ferme Gale n'était pas payé. Quand les commissaires se sont aperçu que le terrain sur la ferme Gale, surtout celui situé dans le voisinage de la rue Ste Marie et des limites de la ville de Montréal allait coûter un peu cher, ils ont restreint l'étendue du terrain à acquérir en cet endroit à une superficie aussi peu considérable que possible, à ce qui était strictement nécessaire pour y mettre une petite station, quelqu'abri pour les chars et les locomotives, une table tournante et les ateliers de réparation ; et ils ont alors acquis ce terrain, pour un certain montant, je n'ai pas maintenant les chiffres à la mémoire. Ils ont payé ce terrain pour le compte de Duncan MacDonald, l'entrepreneur de la section ouest, qui était obligé lui-même de fournir ce terrain ; car la station pour la cité de Montréal devait être dans les limites de la ville et non sur la ferme Gale.

Q. Alors vous n'avez pas vous-même acheté ce terrain ?

R. Les commissaires n'ont pas voulu acheter le terrain sur la ferme Gale, sauf le droit de passage qui était déjà occupé par le chemin de fer et que nous avons acheté et payé comme je viens de le dire pour le compte de M. McDonald, qui était obligé lui-même de fournir ce terrain.

Q. Subséquemment vous savez que l'administration Joly a acheté une grande partie de la ferme Gale ?

C. J'ai entendu dire que plus tard le Commissaire de l'Agriculture et des Travaux Publics avait acheté une grande partie de la ferme Gale, et je sais ce fait, pour avoir vu, avant qu'il eut vendu le chemin de fer, le gouvernement en possession d'une grande partie de la ferme Gale à Hochelaga.

Q.—Considérez vous que cette acquisition là était nécessaire ?

R. Je crois que c'était l'intention des commissaires de tâcher de se procurer du terrain ailleurs et à meilleur marché pour y mettre les cours, la remise pour les chars et les ateliers du chemin de fer. Je sais qu'ils n'avaient pu se procurer cette ferme Gale à un prix raisonnable.

Je ne considère pas que toute l'étendue, qui a été achetée plus tard par le gouvernement sur cette ferme Gale, fut absolument nécessaire pour le chemin de fer de Québec, Montréal Ottawa & Occidental.

Q. Connaissez-vous le prix qui a été payé ?

R. Non.

Q. Savez-vous où est la propriété Bellerive, à Montréal, qui a aussi été achetée par le gouvernement ?

R. Je sais où est la propriété Bellerive à Montréal.

Q. Savez-vous à quoi sert cette propriété-là maintenant ?

R. Oui, elle sert maintenant de parc public.

Q. Savez-vous qu'elle a été louée par le gouvernement à la corporation de Montréal pour un prix nominal ?

R. Non.

Q. Etes-vous en état de me dire, si le prix payé par le gouvernement pour la ferme Gale était exagéré ou non ?

R. Je ne sais pas quel est le prix que le gouvernement a payé, et je n'ai pas assez de connaissance de la valeur de la propriété et des affaires de Montréal pour dire, si tel prix est trop élevé ou non.

Lorsque les commissaires ont acheté la partie de cette ferme Gale qu'ils ont acquise, le terrain se vendait encore très cher. C'était à la fin de cette grande hausse qui avait eu lieu sur la propriété à Montréal et dans les environs.

Quant à la propriété Bellerive, j'ai entendu dire qu'elle avait été achetée par le gouvernement après l'abolition de la commission des chemins de fer.

En même temps, le gouvernement était en possession du terrain au coin de la rue Ste-Catherine et le chemin Papineau, sur lequel les commissaires avaient déjà commencé à faire apporter des matériaux pour la construction de la station dans la ville de Montréal et le gouvernement avait aussi un certain droit d'obtenir le terrain des casernes de la corporation de Montréal.

Q. Avez-vous quelque chose à dire au sujet de l'acquisition par le gouvernement des terrains de Mile End ?

R. Le terrain de la Station au Mile End a été acquis par M. Duncan Macdonald, l'entrepreneur de la section ouest, et a été payé par M. de Bellefeuille, l'agent employé par le dit Macdonald pour l'acquisition des terrains.

Par son contrat, M. Duncan Macdonald était obligé de fournir le droit de passage au gouvernement par le chemin de fer, ainsi que pour les stations en dehors de la ville de Montréal, M. De Bellefeuille était employé par lui pour acheter ces terrains, et quand les terrains étaient achetés, les actes étaient passés au nom des commissaires par les vendeurs, et les commissaires payaient par des chèques à l'ordre de Duncan Macdonald, et prenaient des reçus de Duncan Macdonald, et voyaient à ce que l'argent fourni par eux pour l'achat des terrains fût versé entre les mains de M. de Bellefeuille, pour être employé à cette fin.

Dans les achats de terrain, même pour le contrat de la ferme Gale, toutes les négociations étaient faites par le dit Duncan Macdonald par l'entreprise de son ou de ses agents, et le résultat de ses négociations, quand les montants étaient un peu considérables, était soumis aux commissaires, parcequ'en définitive les commissaires, fournissant l'argent au dit Duncan Macdonald pour l'achat de ces terrains, étaient

intéressés à voir à ce qu'ils fussent achetés à aussi bon marché que possible.

Q. Avez-vous eu connaissance de quelque chose au sujet des *nut-locks* ?

R. M. le docteur Mackay nous a offert de faire essayer ses *nut-locks*. Je l'ai référé à M. Light ingénieur en chef. Il y a eu un rapport de ce monsieur sur ces *nut-locks*.

Les commissaires n'ont jamais voulu acquérir ces *nut-locks* ; mais ils ont je crois, permis à M. le docteur Mackay d'en faire l'essai à ses frais et dépens sur le chemin de fer. Ces fait, dont je me rappelle fort peu, sont mentionnés dans la correspondance des commissaires. Ce dont je me rappelle bien, c'est que le chemin de fer n'était pas ouvert au trafic et était encore en possession des commissaires, et durant ce temps ils n'ont jamais voulu acquérir ces *nut-locks*, j'ai entendu dire plus tard que ces *nut-locks* avaient été achetés par le gouvernement de la province.

Q. Le nouveau tracé entre Maskinongé et Terrebonne a-t-il été une des causes des réclamations de M. McGreevy, et l'a-t-il empêché d'exécuter son contrat dans le temps qu'il aurait voulu et aurait pu le faire ?

R. Lorsque M. McGreevy a présenté ses réclamations devant les arbitres, je crois qu'il y avait un item qui avait pour cause ce changement de tracé, mais je sais très-bien que dans l'an mil huit cent soixante-seize (1876), M. McGreevy n'avait aucune intention de travailler sur ce chemin en haut des Trois-Rivières. Le terrain n'était pas acheté, le pont sur la rivière St. Maurice n'était pas construit, car il ne l'a été que dans le printemps et dans l'été mil huit cent soixante-dix-sept (1877), malgré que les commissaires l'eussent pressé de le construire auparavant.

M. McGreevy n'a jamais manifesté le désir de construire cette partie du chemin de fer en l'année mil huit cent soixante-seize (1876) ; au contraire il a toujours été manifeste que pour cette année mil huit cent soixante-seize (1876) la partie entre Québec et Trois-Rivières était tout ce qu'il désirait construire.

Q. Voulez-vous examiner un certificat, dont la copie se trouve devant cette commission et nous dire si vous avez délivré au Docteur Mackay, au sujet des *nut-locks*, le vingt-six juillet mil huit cent soixante-dix-huit (1878) un tel certificat ?

R. Je ne me rappelle pas avoir délivré aucun certificat au docteur MacKay à propos des *nut-locks* ; mais je me rappelle avoir prié M. Light, l'ingénieur du chemin, d'examiner ces *nut-locks*, à la demande de M. le docteur MacKay. Je sais parfaitement que j'ai toujours été opposé à l'acquisition de ces *nut-locks* par les commissaires et que les commissaires n'ont pas voulu les acquérir, parcequ'il n'y en avait pas besoin. Le trafic sur le Chemin de Fer du Nord, en supposant qu'il eut été entre les mains des commissaires n'aurait pas été suffisant

pour exiger l'emploi des *nut-locks*. L'intention de M. le docteur MacKay, si je me rappelle bien, était d'obtenir un certificat des ingénieurs du gouvernement pour faire valoir ces *nut-locks* auprès des compagnies de chemin de fer.

Quant au certificat, dont une copie m'est exhibée, je n'ai aucune connaissance ni aucun souvenir de l'avoir signé. J'ai pu signer un certificat en faveur des *nut locks* de M. le docteur Mackay ; mais je ne l'aurais fait qu'après avoir eu l'opinion de l'ingénieur en chef sur cette matière, attendu que je n'ai aucune compétence à juger de ces *nut-locks*.

Je n'aurais certainement pas donné un certificat pour engager le commissaire ou le gouvernement à acquérir ces *nut-locks*. J'étais d'opinion que ces *nut-locks* n'étaient pas nécessaires sur le chemin de fer du Nord en commençant, parceque le trafic ne devait pas être assez considérable pour nécessiter ces *nut-locks*.

J'aimerais à voir l'original de ce certificat.

Q. Connaissiez-vous quelque chose au sujet de l'administration du chemin de fer par M. Sénécal comme surintendant ?

R. Non.

Q. Vous êtes-vous occupé de la vente du chemin de fer Q. M. O & O.

R. Aucunement, je n'étais dans ce temps, ni commissaire, ni député à l'assemblée législative.

Et le témoin ne dit rien de plus.

J. P. ROY
Stenographe.

ASSERMENTÉ.

A. B. ROUTHIER. C. R.

CANADA, } COMMISSION ROYALE.
PROVINCE DE QUÉBEC. }

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q. M. O. & O.

Le quatrième jour de Décembre 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de l'HONORABLE HENRY STARNES, de Montréal Conseiller Législatif dans le District de..... âgé de 69 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. Vous êtes dans la politique depuis un grand nombre d'années ?

R. J'ai été élu membre du Parlement en mil huit cent cinquante-sept (1857). Je suis dans la vie publique depuis cette époque.

Q. Vous êtes membre du Conseil Législatif ?

R. Oui, depuis la Confédération, c'est-à-dire depuis mil cent soixante-sept (1867).

Q. A l'époque de la vente du chemin de fer, par le gouvernement, vous ne faisiez pas partie du gouvernement ?

R. Non, mais j'étais dans le Conseil Législatif.

Q. Vous avez fait partie du Gouvernement Joly ?

R. Oui, j'ai été ministre dans le gouvernement Joly en mil huit cent soixante-dix-huit, et j'y suis resté depuis cette époque jusqu'à la résignation de l'Honorable monsieur Joly.

Q. Plus tard vous êtes entré dans l'administration de l'Honorable monsieur Mousseau ?

R. Oui, je suis entré dans le gouvernement Mousseau en mil huit cent quatre-vingt-deux, et j'y suis resté jusqu'à la démission de monsieur Mousseau.

Q. Avez-vous approuvé ou désapprouvé le gouvernement de Boucherville, lorsqu'il s'est chargé de la construction du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa & Occidental ?

R. J'ai approuvé la politique de monsieur de Boucherville jusqu'à ce qu'il ait changé le tracé du chemin de fer en question.

Q. Vous avez considéré que ce changement de tracé était une faute ?

R. Oui, c'était une faute.

Q. Voulez-vous dire sur quelles raisons vous vous basez pour dire cela ?

R. Il y avait un contrat pour la construction du chemin de fer ; ce contrat était fait pour une somme fixe, je crois, quatre millions sept cent mille piastres (\$4,700,000) ; en changeant ce contrat, je savais que cela aurait pour résultat d'augmenter considérablement les dépenses, c'est ce qui est arrivé. Je me suis opposé au changement, aussi parce que je croyais que le tracé était meilleur.

Q. Aviez-vous d'autres raisons pour être opposé au changement de tracé ?

R. Non, je n'ai pas voulu du changement de tracé, parce que je voulais m'en tenir au contrat, et faire exécuter ce contrat.

Q. Considérez-vous que si le Gouvernement n'avait pas changé le tracé, le contracteur n'aurait eu le droit de réclamer aucun extra ?

R. Je considère que le prix était fixé, et que le contracteur ne pourrait charger aucun extra. On savait aussi ce que le chemin de fer coûterait, c'est-à-dire le prix fixé par le contrat ; et je savais qu'en n'exécutant pas le contrat à la lettre et en le changeant, les extras viendraient. C'est là où les contracteurs font de l'argent.

Q. Etes-vous en état de nous dire, si le premier tracé était moins dispendieux que l'autre, à part la question du contrat ?

R. Je ne pourrais pas le dire.

Q. Vous avez eu connaissance de la construction du chemin de ceinture (*loop-line*) à Trois-Rivières ?

R. Oui, j'ai eu connaissance de la construction de cette ligne.

Q. Pourriez-vous nous donner les raisons qui ont déterminé le Gouvernement à construire ce chemin ?

R. Je n'en connais rien du tout.

Q. Connaissez-vous la valeur des propriétés achetées par le gouvernement à Montréal, c'est-à-dire la ferme Gale et la propriété Bellerive ?

R. La propriété Bellerive, j'ai compris que le prix, qui avait été payé, est élevé mais que cette propriété là était absolument nécessaire pour le fonctionnement du chemin de fer. Quant à la propriété Gale, la question a été référée à des arbitres, et après de longues discussions ils ont fixé... Je ne sais pas positivement quel prix. Je ne m'en rappelle pas, je dois dire que dans le temps j'étais intéressé dans la propriété Gale, et que j'ai évité de m'en mêler autant que possible. Je n'ai voulu avoir aucune chose à dire là-dessus, mais je ne me rappelle pas le prix qui a été payé ; car il y a plusieurs années de cela.

Q. A quoi sert aujourd'hui la propriété Bellerive ?

R. Elle ne sert à rien du tout. Je ne sais pas si cette propriété a été donnée à la ville de Montréal, mais maintenant je sais que c'est une espèce de parc.

Q. Alors, comment se fait-il que vous dites qu'elle était d'une nécessité absolue pour le chemin de fer ?

R. C'est que dans ce temps là, c'est sur cette propriété qu'on se proposait de mettre les ateliers, on avait même fait les plans et subséquemment les plans ont été changés.

Q. C'est vous, je crois, qui avez fait le contrat des *nut-locks* avec le Dr McKay ?

R. Oui, j'agissais alors comme Commissaire des Travaux Publics et d'Agriculture, en l'absence de M. Joly, qui dans le temps était en Europe.

Q. Croyez-vous que les *nut-locks* étaient efficaces, et pouvaient remplir le but pour lequel ils avaient été faits ?

R. Dans le temps, j'admettrai mon ignorance complète sur les *nut-locks*. On m'a représenté que c'était une amélioration considérable sur l'ancien système de relier les rails, et que c'était une grande économie ; que le gouvernement Fédéral avait fait l'application de ce système, qu'il avait fait un semblable contrat à un prix bien plus élevé que celui pour lequel on nous offrait ces *nut-locks*. Là dessus, sur les représentations que m'ont faites le Dr McKay et ses amis, au sujet de ces *nut-locks*, j'ai donné ce contrat. Mais subséquemment j'ai cru que le contrat n'était pas avantageux, que j'avais été, en quelque sorte, trompé.

Q. Ce contrat n'a été exécuté qu'en partie ?

R. Oui une petite partie du contrat a été exécutée.

Q. Vous rappelez-vous quel montant le Dr McKay a reçu pour ses *nut-locks* ?

R. Je crois qu'il a obtenu une lettre de crédit du Gouvernement, de ma part, à la *Banque-Union*, par laquelle je disais à la Banque Union de lui avancer cinq mille piastres (\$5.000). Je ne pourrais pas dire s'il a reçu plus que ce montant, parce que M. Joly est revenu et j'ai cessé d'agir comme Ministre dans ce Département là à son arrivée. A ma connaissance le Dr McKay a reçu la somme de cinq mille piastres (\$5.000).

Q. Pendant le temps que vous avez agi comme Commissaire des Travaux Publics ?

R. Oui, j'agissais temporairement comme Commissaires des Travaux Publics durant l'absence de M. Joly, mais je ne faisais rien en dehors du bureau.

Q. Est-il à votre connaissance que le Dr McKay ait reçu un plus fort montant que celui auquel il avait droit ?

R. Non, c'est tout ce dont je me rappelle.

Q. Veuillez dire, s'il a été convenu, soit avec vous, soit avec d'autres membres du gouvernement d'alors, ou avec quelqu'un pour vous, que ce contrat serait donné au Dr MacKay, pourvu qu'il souscrivit une certaine somme aux élections qui devaient se faire à cette époque ?

R. Non, rien de tel n'est venu à ma connaissance.

Q. Vous n'avez eu connaissance de rien de cette nature ?

R. Non, et si on avait voulu me parler de souscription d'aucune manière, j'aurais certainement dit tout bonnement à M. McKay : " je ne veux rien avoir à faire avec vous. " Je dois dire cependant que j'ai entendu dire que cet argent avait été pour des élections, mais rien de tel n'est à ma connaissance. Je ne connais rien du tout de cela.

Q. Pour quelles élections ?

R. Pour certaines élections qui avaient lieu dans ce temps là, pour les élections de St. Hyacinthe, Rouville, Chambly, Verchères. Ces élections se sont faites à peu près dans ce temps là, mais on ne m'a jamais parlé d'élections en aucune manière, et je jure positivement que cela n'a jamais été une des conditions, pour lesquelles j'ai donné le contrat des *nut-locks* au Dr McKay. Je puis dire que je crois qu'il a été dépensé de cet argent dans les élections, mais cela n'est pas du tout à ma connaissance personnelle.

Q. Est-ce que le Dr McKay ne vous a pas offert d'abord de livrer ces *nut-locks* à raison de trente piastres du mille ?

R. Je ne me rappelle pas du tout ; j'avais l'habitude, comme je l'ai toujours eu, de ne rien faire que par mes députés, et comme j'étais parfaitement étranger dans le bureau, je me fiais à MM. Lesage, Gagnon et Moreau, qui étaient les chefs de ce Département, et il n'est pas du tout à ma mémoire quelles ont été les conditions de ce contrat. Rien ne se faisait en dehors du bureau. Je sais qu'on m'a représenté que c'était un taux bien moins élevé que celui payé pour semblable contrat qui avait été fait avec le gouvernement de la Puissance.

Q. Est-ce que le gouvernement Fédéral avait contracté pour de semblables *nut locks* ?

R. C'est-ce qu'on m'a représenté.

Q. Pouvez-vous dire si le Dr McKay vous a offert de livrer des *nut locks* à raison de trente piastres du mille ?

R. Je ne m'en rappelle pas ; si cette offre a été faite par lettre, la lettre doit se trouver dans le département. Je n'ai pas reçu cette lettre, car comme j'agissais comme commissaire, j'en aurais pris connaissance dans le temps.

Q. Après avoir passé le contrat à raison de cinquante piastres par mille le Dr Mackay s'obligeant à poser les *nut-locks*, il est intervenu un arrangement par lequel le gouvernement posait lui-même les *nut-locks* à raison de trois piastres (\$3) par mille ?

R. Oui, on m'a représenté que c'était une économie pour le gouvernement, que le gouvernement pouvait faire cela à bien meilleur marché, que le Dr MacKay, et je crois que j'ai encore été trompé-là.

Q. C'est-à-dire que cela a coûté beaucoup plus cher que trois piastres (\$3) ?

R. Non, je crois qu'ils n'ont jamais été posés, mais je ne sais pas

d'une manière certaine, car j'ai cessé d'agir comme commissaire aussitôt après l'arrivée de M. Joly.

Q. Quand, par votre entremise personnelle, le Dr MacKay a reçu les cinq mille piastres (\$5,000) en question, pouvez-vous dire quel montant d'ouvrage il avait livré ?

R. Non, je ne puis le dire, je crois plutôt que c'était une avance qu'on lui faisait. Il pourrait se faire qu'il y eût des *nut locks* de livrés dans le temps..... mais j'en doute fort. Je crois que c'était une avance qu'on lui faisait, mais je ne puis le dire d'une manière positive.

Q. Considérez-vous à présent ces *nut-locks* comme étant une invention utile ?

R. Je ne pourrais pas le dire par ma propre expérience ; car je n'ai aucune connaissance pratique de ces choses là, mais si je m'en rapporte aux gens d'expérience dans cette affaire, on m'a dit que c'était une amélioration considérable sur l'ancien système de relier les rails.

Q. Saviez-vous si dans le temps il n'y avait pas d'autres *nut-locks* que ceux du Dr McKay ?

R. Cela a été dit. Il y avait un certain nombre de personnes qui préféraient les *nut-locks* du Dr McKay ; un grand nombre préféraient les autres *nut-locks* ; quant à moi j'ai toujours compris que les *nut-locks* de McKay étaient préférables, mais on m'a représenté cela, car par moi-même, comme je viens de le dire, je n'ai aucune connaissance personnelle sur ces *nut-locks*.

Q. Savez-vous si le gouvernement a contribué pour beaucoup dans la construction des embranchements Joliette et Berthier ?

R. Non, je ne puis le dire, je ne sais pas du tout.

Q. Vous ne connaissez rien du tout relativement à ces embranchements de Joliette et Berthier ?

R. Non, je n'en sais rien du tout.

Q. Saviez-vous si M. Sénécal avait des intérêts dans ces embranchements là ?

R. Je pourrais vous répondre seulement d'après ce qui m'a été dit, personnellement je ne connais rien de cela.

Q. Avez-vous quelque connaissance de l'administration du chemin de fer par M. Sénécal comme Surintendant, et pouvez-vous nous dire s'il a bien ou mal administré ?

R. Je ne connais rien du tout de son administration. Comme un grand nombre de personnes j'étais dans le temps opposé à la nomination de M. Sénécal, et je pensais que c'était une mauvaise nomination.

Q. Pourriez-vous nous dire s'il a bien ou mal administré le chemin de fer ?

R. Non, je ne pourrais pas vous dire de quelle manière il a administré le chemin.

Q. Vous ne pourriez pas dire, non plus, s'il a rendu un compte exact des revenus du chemin ou non ?

R. Non, je ne pourrais pas vous dire cela ; car lorsque je suis entré dans le gouvernement Mousseau, je n'ai pas approuvé la manière dont les comptes étaient faits.

Q. Vous voulez parler des comptes de l'administration du chemin de fer ?

R. Oui, par la manière dont il tenait les comptes ; car l'administration du chemin de fer, c'est-à-dire M. Sénécal, recevait ou payait les argents, et j'ai cru que le plan le plus correct était de déposer les recettes du chemin de fer, et que ce serait le gouvernement, c'est-à-dire le département des chemins de fer qui paierait les comptes par chèque sur la banque où serait l'argent, qui alors, je crois, était déposé à la banque de Montréal ; et cela a été fait lorsque je suis arrivé au Ministère, et c'était à la fin de l'administration de M. Sénécal.

Q. Est-ce que ce mode n'a pas été adopté dès le commencement ?

R. Je ne pense pas, je crois que ce mode n'a été adopté que lorsque j'ai été nommé commissaire des chemins de fer, mais je ne dis pas cela d'une manière positive.

Q. Est-ce que dans le commencement on n'a pas adopté pour règle de faire déposer par le comptable de l'administration du chemin de fer toutes les recettes à la Banque Jacques-Cartier ou à une autre banque au crédit du Trésorier de la Province ?

R. Je ne pense pas que cela ait été fait de cette manière là, je pense que l'argent était déposé au crédit du Surintendant, je n'en suis pas certain.

Q. Est-ce lui qui payait les employés avec ses chèques ?

R. Quant à moi je tenais à ce que les recettes du chemin de fer fussent déposées dans la Banque de Montréal. De mon temps les employés et les autres dépenses étaient payés au moyen de chèques du département, mais je ne puis dire si avant mon arrivée la chose fonctionnait de la même manière ; dans tous les cas ce n'était pas d'une manière bien régulière que les comptes étaient tenus ; au contraire ils étaient tenus d'une manière bien irrégulière.

Q. Est-ce que les recettes n'étaient pas déposées régulièrement à la banque chaque semaine ?

R. Oui, je pense qu'elles étaient déposées chaque semaine.

Q. Voulez-vous dire comment étaient autorisées les dépenses, et par quels procédés ?

R. Lorsque je suis arrivé comme commissaire, l'argent était placé au crédit du gouvernement et les comptes payés par des chèques du gouvernement, c'est le système que j'ai moi-même introduit avec l'aide de M. Machin. Avant, je crois, que les recettes étaient déposées au compte du surintendant et que les dépenses étaient payées par des chèques du surintendant, et c'est ce qui me fait dire que c'était une manière irrégulière de faire les choses.

Q. Est-ce que vous ne fournissiez pas au surintendant d'avance

les sommes probables, qui seraient nécessaires pour les dépenses dans le mois suivant ?

R. Je crois qu'on nous envoyait un état, et que nous transmettions au surintendant un chèque pour payer les dépenses mentionnées dans cet état ; mais je ne puis dire, si cela était fait pour le mois à venir ou pour le mois courant, je ne m'en rappelle pas.

Q. N'était-ce pas sur des réquisitions mentionnant les sommes à dépenser que vous lui envoyiez des chèques ?

R. Oui, les sommes à dépenser, les sommes nécessaires à l'exploitation du chemin de fer.

Advenant une heure de l'après-midi la présente déposition est ajournée à deux heures.

Advenant deux heures de l'après midi la présente déposition est continuée comme suit :

Q. Croyez-vous qu'il fut possible à M. Sènécals comme Surintendant de s'approprier quelque partie des revenus du chemin de fer ?

R. Je ne le pense pas, je ne crois pas que la chose lui eût été possible sans que cela fût découvert.

Q. Savez-vous s'il a touché personnellement aucune somme ?

R. Je ne le sais pas, mais je ne crois pas.

Q. Croyez-vous qu'il eût été possible pour le gouvernement d'exploiter le chemin de fer aussi avantageusement qu'eût pu le faire une compagnie privée ?

R. Je ne le crois pas, et c'est cette raison qui m'a engagé à voter pour la vente du chemin de fer.

Q. Vous avez, à l'occasion de la vente, prononcé un discours ou plusieurs discours donnant les motifs pour lesquels vous approuviez cette vente ?

R. Oui.

Q. Savez-vous si ces discours ont été bien et fidèlement reproduits dans les débats de la Chambre, de M. Desjardins ?

R. Je crois que ces discours ont été bien rapportés.

Q. Etes-vous encore d'avis que le gouvernement a bien fait de vendre le chemin de fer ?

R. Si la chose était à refaire, j'agis de la même manière que j'ai agi, et je pourrais donner de meilleures raisons aujourd'hui que j'ai données dans le temps, parce qu'il est venu à ma connaissance que, depuis la vente de la section Est du chemin de fer du Nord au Grand Tronc, ils n'ont jamais réalisé assez pour payer les intérêts. Je parle de la partie Est et des intérêts sur les quatre millions ; et ce sont là les informations que j'ai eues de la compagnie ; et depuis que le chemin de fer a été transporté par la compagnie du Grand Tronc à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, je connais que cette dernière Compagnie a perdu de l'argent ; c'est-à-dire qu'elle n'a pas réalisé assez pour payer les intérêts sur le prix d'achat, quatre millions.

Des informations m'ont été données par le Président de la Compagnie lui-même M. Van Horne.

Q. Connaissez-vous quelque chose des revenus du chemin de fer, dans l'intervalle qui s'est écoulé entre l'époque de son achat par le syndicat Sénécal et la vente qui en a été faite au Grand-Tronc ?

R. Je ne connais rien des revenus du chemin de fer durant le temps qu'il a été en possession du syndicat Sénécal.

Q. Avez-vous quelque autre raison à donner aujourd'hui en faveur de la vente, autre que celle que vous avez fait valoir lors de la vente par le gouvernement.

R. Je pourrais ajouter que la compagnie du Pacifique a pris ce chemin là malgré elle, et aujourd'hui si la chose leur était possible, ils seraient bien aises de remettre le chemin de fer, soit au gouvernement de Québec, soit à n'importe qui pour le montant qu'ils ont payé. Je tiens ces informations des parties intéressées, de la compagnie elle-même.

Q. Savez-vous, si au moment de la vente, ou quelque temps après, ou auparavant, il ne s'est pas construit quelque ligne rivale et que c'est une des raisons pour lesquelles le gouvernement a cru devoir vendre le chemin de fer ?

R. Non, je ne sais rien au sujet de la Section Ouest, je parle de la Section Est et je dis que les revenus ont diminué sur cette ligne qui appartient maintenant au Pacifique, M. VanHorne m'a dit avant mon départ : Votre chemin de fer vous auriez dû le garder.

Q. Savez-vous, si depuis la vente du chemin de fer de la Section Ouest, il ne s'est pas construit une ligne rivale qui aurait eu pour effet de faire diminuer considérablement la valeur de ce chemin de fer, s'il fut resté entre les mains du Gouvernement ?

R. Non, je n'en ai pas eu connaissance.

Q. Est-ce qu'on n'a pas construit depuis le Canada Atlantic ?

R. Oui mais je ne connais rien du tout de la partie Ouest; comme j'étais intéressé dans la partie Est ayant été un des directeurs pendant quelque temps, je me suis informé des revenus, et la réponse que j'ai donnée, il y a un instant, est celle que m'ont donnée les parties intéressées et M. Van Horne le Président lui même.

Q. Savez-vous pourquoi le gouvernement a tenu à vendre au Pacifique, en même temps que la section Ouest, l'embranchement St Lin et autres ?

R. Non, je ne pourrais pas le dire, je n'étais pas dans leurs secrets.

Q. Pensez-vous qu'il eut été possible de laisser ces embranchements isolés ?

R. Non, je ne le crois pas.

Q. Est-ce qu'il fallait nécessairement faire des arrangements au sujet de ces embranchements ?

R. Oui, il fallait faire des arrangements, au sujet de ces lignes ; il

aurait pu surgir toute espèce de différents entre les deux chemins, s'ils n'avaient pas appartenu à la même compagnie.

Q. Savez-vous, s'il y'a eu quelque spéculation faite par quelqu'un dans la vente de ces embranchements ?

R. Je n'en connais rien personnellement, tout ce que je connais c'est ce qui a été dit dans les journaux dans le public ; tant qu'à moi personnellement, je n'en connais rien du tout.

Q. Connaissez-vous personnellement, quels étaient les porteurs des bons du chemin de fer St. Lin au moment de la vente ?

R. Personnellement je ne le sais pas.

Q. Avez-vous pris connaissance des autres propositions, qui ont été faites au Gouvernement, pour l'acquisition du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, soit par la Compagnie du Pacifique, soit par le syndicat Allan-Rivard, ou par d'autres ?

R. Non, je me suis fié aux propositions du Gouvernement. Je croyais que c'était dans l'intérêt de la Province de vendre le chemin de fer, et j'ai cru que les deux offres, c'est-à-dire celle du Pacifique pour la Section Ouest et celle du Syndicat Sénécal pour la Section Est étaient les meilleures. Quant à l'offre de la compagnie du chemin de fer du Pacifique pour tout le chemin au montant de huit millions quelques cent mille piastres, je considérais qu'elle n'était pas aussi avantageuse que l'offre que nous avons acceptée. Quant à l'offre de Sir Hugh Allan, je puis me tromper, mais je n'ai jamais cru qu'elle était sérieuse.

Q. Croyez-vous maintenant, d'après les résultats subséquents et le revenu actuel du chemin de fer, croyez-vous que le Syndicat Allan-Rivard aurait pu payer un loyer comme celui qu'il s'engageait de payer par ses offres ?

R. Le syndicat Allan-Rivard n'aurait pu payer avec les revenus du chemin de fer, la chose est impossible, c'est impossible, c'est-à-dire je ne le crois pas.

* Q. On a prétendu qu'un certain nombre de députés avaient voté en faveur de la vente, moyennant certaines considérations pécuniaires ou autres propositions de ce genre, connaissez-vous quelque chose à ce sujet ?

R. Jamais à ma connaissance aucun député n'a reçu paiement ou promesse de paiement, je n'en connais pas.

Q. Est-il à votre connaissance que M. Sénécal ait souscrit aux élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), dans le but d'influencer les députés plus tard ?

R. Pas à ma connaissance. J'ai bien entendu dire que M. Sénécal avait souscrit dans les élections, c'est bien là mon impression, et je crois bien que cela a été fait, mais je dois dire que je n'étais pas dans les secrets de M. Sénécal, et que je ne peux pas par conséquent parler d'après mes connaissances personnelles.

Q. Connaissez-vous quelque chose des dépenses qu'il avait été obligé de faire pour organiser son syndicat ?

R. Je connais rien du tout de cela ?

Q. On a dit, qu'entre la date de l'acquisition du chemin de fer et la date de la livraison à M. Sénécal, M. Sénécal avait entassé dans les magasins, des approvisionnements considérables, qui lui avaient été ensuite livrés ?

R. Je ne connais rien personnellement de cela. Je sais que cela a été dit, et je crois, d'après ce que j'ai vu dans le département, qu'on avait acheté beaucoup avant la date de la livraison, mais je ne sais pas pour quel montant ; je ne puis préciser ce montant, mais je crois qu'il y avait eu des effets d'achetés.

Q. Vous étiez alors dans le gouvernement ?

R. Non

Q. Vous ne savez pas comment s'est fait le partage des approvisionnements ?

R. Personnellement, non.

Q. Vous étiez dans le gouvernement, lorsqu'est intervenu le règlement avec la corporation de la cité de Québec et le syndicat, après la vente du chemin de fer ?

R. Oui, c'est à mon arrivée dans le gouvernement, que l'arrangement m'a été soumis pour que je le signe. On m'a dit qu'il avait été complètement arrêté avant par le gouvernement Chapleau. Je ne pourrais pas donner de détails de cet arrangement, mais les documents sont-là. Les arrangements étaient conclus quand je suis arrivé. J'étais commissaire, et j'ai signé le document. On m'a présenté que c'était dans l'intérêt de la ville de Québec, du gouvernement et du syndicat, on m'a représenté que cet arrangement était bon et absolument nécessaire.

Q. Etes-vous en état de nous dire à qui cet arrangement a profité, à quelle partie contractante il a été favorable ? Et êtes-vous aussi en état de nous donner des chiffres ?

R. Non, je ne suis pas en état de donner des chiffres, mais je crois que la ville de Québec en a profité ; que c'était un bon arrangement pour la cité de Québec, et que cela réglait un grand nombre de difficultés qui existaient alors.

Q. Dites-vous que cet arrangement a été complètement conclu avec M. Chapleau ?

R. J'ai signé les documents, qui se rapportent à cette question une couple de jours après ou quelques jours après que j'ai été assermenté comme ministre, et tous les arrangements avaient été, comme je viens de le dire, réglés par le Gouvernement Chapleau.

Q. Avez-vous remarqué, que par cet arrangement, le Gouvernement renonçait à une somme de cinq cent mille piastres \$500,000, que d'après le contrat, le syndicat aurait dû payer au Gouvernement ?

R. Je ne pourrais pas vous dire, je me suis fié aux arrangements qui avaient été conclus avant mon entrée dans le ministère, je considérais que je complétais un acte de mon prédécesseur.

Q. Le rapport que vous avez signé comme Commissaire des chemins de fer en l'année mil huit cent quatre vingt-trois (1882-1883), a-t-il été préparé par vous-même, ou par le chef du Département ?

R. Il a été préparé sous mes ordres. Les suggestions ont été faites par moi et par une personne que j'ai employée, M. Chrysostôme Langelier, c'est M. Langelier qui m'a préparé tous les chiffres.

Q. Et avez-vous référé depuis à ce rapport ?

R. Non, je n'ai pas référé à ce rapport depuis.

Q. Vous ne seriez pas en état de nous dire, si ce rapport contient quelques erreurs ?

Il a pu y avoir des erreurs ; mais quant aux chiffres, je pense qu'ils étaient parfaitement corrects. Je ne suis pas en état de dire.

Q. Pouvez-vous nous donner des renseignements au sujet du règlement de la Cité de Québec ?

R. Non, je ne suis pas en état de dire, s'il s'est glissé des erreurs dans l'arrangement intervenu entre le Gouvernement et la Cité de Québec.

Q. Seriez-vous en état de nous dire, quelle était l'étendue des terrains du Palais que la Corporation de la Cité de Québec a cédés au Gouvernement, et que le Gouvernement a cédés ensuite au syndicat ?

R. Non.

Q. Vous avez pris les chiffres qu'on vous a donnés ?

R. Oui.

Q. Connaissez-vous quelque chose des arrangements intervenus entre M. Sénécal et la Compagnie du Grand Tronc ?

R. Non, je ne connais rien de ces arrangements.

Q. Vous n'êtes pas en état de dire quels profits M. Sénécal aurait pu réaliser par cette transaction ?

R. Je ne le sais pas, je ne l'ai jamais demandé à M. Sénécal, mais je crois qu'il a fait de l'argent.

Q. Vous n'êtes pas en état d'expliquer, comment il se fait que le Grand Tronc n'ait pas essayé d'acheter, quand le chemin de fer était en vente par le Gouvernement, et pourquoi il a ensuite acheté de M. Sénécal ?

R. Non, je ne connais pas ses raisons. Je pourrais vous dire ce qu'on m'a dit, que le Grand Tronc avait acheté pour empêcher le Pacifique d'avoir le chemin, mais je ne le sais pas personnellement.

Q. Connaissez-vous quelque chose des arrangements intervenus entre le Gouvernement de la Puissance, la Compagnie du Pacifique et le Grand Tronc, au sujet de l'acquisition de la section Est du chemin de fer ?

R. Personnellement, je ne puis rien vous dire. D'après les informations que j'ai eues, le Pacifique paie quatre millions (4,000,000), et le million et quart des débentures, qui ont été gardées sous certaines conditions par le Grand Tronc, ont été achetées par le gouvernement à quatre vingt sept et demie.

Q. Connaissez-vous autre chose qui soit de nature à nous éclairer sur cette affaire ?

R. Non.

Et le témoin ne dit rien de plus.

J. R. ROY.
Sténographe

CANADA, }
PROVINCE DE QUÉBEC } COMMISSION ROYALE.

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q. M. O. & O.

Le cinquième jour de Décembre 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de PIERRE VINCENT VALIN, de la cité de Québec, négociant, M. P., dans le District de Québec, âgé de 58 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. Vous êtes député à la chambre des Communes ?

R. Oui M.

Q. Depuis combien d'années ?

R. Depuis sept ou huit ans, depuis mil huit cent soixante-dix-huit (1878).

Q. N'avez-vous jamais été député à l'assemblée législative de Québec ?

R. Oui, M. avant cela.

Q. Vers quelle année ?

R. En mil huit cent soixante-quatorze (1874), je crois.

Q. Êtes-vous en état de nous fournir quelques renseignements au sujet de la construction du chemin de fer du Nord ?

R. Non, M. Je n'ai pas suivi cela.

Q. Avez-vous connu quelque chose de l'administration du chemin de Fer du Nord par M. Sénécal ?

R. Non, M. c'est-à-dire pas avant la vente du chemin.

Q. Je suppose que tout ce qui concernait la construction, l'administration du chemin, jusqu'au moment de la vente n'avait aucun intérêt pour vous ?

R. Non, M.

Q. Et vous ne vous êtes pas occupé de cela du tout ?

R. Non, M. ; je ne connais rien.

Q. Excepté ce que vous avez vu dans les journaux ?

R. Oui, M. Ce qui est connu dans le public.

Q. Lorsqu'il a été question de vendre le chemin de fer du nord, vous êtes entré dans le syndicat formé par M. Sénécal pour acheter ce chemin-là ?

R. Oui, M.

Q. Est-ce lui-même qui vous a demandé d'entrer dans le Syndicat ?

R. Non, M., ce n'est pas lui qui m'a demandé d'entrer dans le Syndicat.

Q. Est-ce d'autres membres du Syndicat ?

R. Oui, M.

Q. Auriez-vous objection à les nommer ?

R. Non, M. C'est M. McGreevy qui m'en a parlé, l'honorable McGreevy.

Q. Pour quel montant avez-vous pris des actions dans le syndicat ?

R. J'avais quarante mille piastres (\$40,000.00) de parts, ce qui constituait deux parts de vingt mille piastres (\$20,000.00) chaque, ou quatre cents (400) actions de cent (\$100.00) piastres chaque. Je crois que j'ai payé vingt mille piastres (\$20,000.00).

Q. Avez-vous payé quelque chose en sus comme dépenses ?

R. Non, M.; on m'en a demandé, mais je n'ai jamais voulu payer aucune chose pour dépenses. Je n'ai jamais reconnu rien. J'avais seulement affaire au montant de mes parts.

Q. Qui est-ce qui vous a demandé ce surplus ?

R. Je crois que cela m'a été demandé par quelqu'un des membres de la direction, dont je ne me rappelle pas le nom, mais je sais que c'est quelqu'un de la direction.

Q. Combien vous a-t-on demandé ?

R. On m'a demandé trois mille piastres (\$3000.00) comme dépenses.

Q. Et l'on vous a dit que c'était pour les dépenses préliminaires ?

R. Oui M., on m'a dit que c'était pour des dépenses préliminaires, mais la réponse a été : quand on m'a demandé pour prendre des parts c'était entendu que je ne devais payer que pour les parts que je prendrais, rien de plus. Cela a été fini. Ensuite je n'en ai plus entendu parler.

Q. Savez-vous quelles étaient ces dépenses préliminaires, auxquelles on voulait vous faire contribuer ?

R. Non M., on ne m'a pas donné de détails, parceque je n'ai pas voulu y contribuer.

Q. Et vous n'en savez rien ?

R. Non M., je n'en sais rien du tout.

Q. Avez-vous encore de ces parts-là, ou en avez-vous vendues ?

R. J'en ai disposé il y a au-delà d'un an. Il y a tout près de deux ans à présent.*

Q. À qui les avez-vous vendues ?

R. Je les ai vendues à M. John MacDougall.

Q. Avez-vous fait un profit sur la vente ?

R. Oui M., je crois que j'ai fait un petit profit, mais pas considérable.

Q. Avez-vous fait plus que l'intérêt de votre argent ?

R. Oui M. évidemment, j'ai reçu plus que l'intérêt de mon argent, mais je n'avais pas reçu d'intérêt sur le capital payé, tout le temps que j'ai eu ces parts-là en ma possession.

Q. Pendant combien de temps les avez-vous eues ?

R. Je crois que j'ai gardé ces parts-là, près de deux ans, avant de les avoir vendues. Je les ai gardés tout près de deux ans.

Q. Et pendant tout ce temps-là, la compagnie n'a jamais été en état de payer à ses actionnaires, ni intérêt, ni dividende ?

Q. Non, M. elle n'a pas payé de dividende.

Q. Alors pendant tout le temps que vous avez eu des parts, vous n'avez rien retiré sur les profits de l'administration du chemin de fer ?

R. Non, M. rien du tout.

Q. Est-ce qu'il n'y a pas eu, quelques redditions de compte pour montrer quels étaient les profits de l'administration du chemin ?

R. Non, M. aux actionnaires, je ne me rappelle pas que l'on ne nous ait rien montré une seule fois, sinon que le Trésorier lui-même m'a dit bien souvent, qu'ils étaient toujours embarrassés, qu'ils étaient obligés de tirer des argents sur les banques mêmes, pour pouvoir rencontrer les intérêts du gouvernement, et les dépenses.

Q. Les intérêts dûs au gouvernements et les dépenses prenaient tout le montant du revenu ?

R. Oui, monsieur, pour pouvoir rencontrer les intérêts du gouvernement et les dépenses, et ils dépensaient plus que le revenu actuel du chemin.

Q. Quand vous avez vendu alors, on vous a remboursé vos vingt-mille piastres (\$20,000) ?

R. Oui, monsieur mes vingt-mille piastres (\$20,000).

Q. Avec intérêt ?

R. Non, monsieur avec une certaine somme spécifiée.

Q. Combien était-ce ?

R. J'ai réglé pour les deux. J'étais avec l'Honorable Sénateur Ross. Je n'ai pas réglé seulement pour moi, mais j'ai fait la transaction pour moi et l'Honorable Sénateur Ross. Nous avons quarante mille piastres (\$40,000) de payées, et nous avons réglé pour la somme de soixante mille piastres (\$60,000), c'est-à-dire que nous avons touché vingt

mille piastres (\$20,000), dix mille piastres (\$10,000) chacun, comme étant la partie qui réglait pour nos intérêts.

Q. Et les profits ?

R. Et les profits, je crois que nous avions eu deux ans ou à peu près deux ans ces parts-là. Je ne me rappelle pas exactement du temps que nous avions eu nos parts, mais nous étions disgraciés un peu de la manière, dont la chose était administrée vis-à-vis des actionnaires, et c'est ce qui nous a induits à nous défaire de ces parts-là.

Q. Est-ce que vous considérez, que ce soit un profit comme en font généralement des spéculateurs, des gens qui manient de fortes sommes d'argent ?

R. Non, monsieur, je ne considère pas, que ce soit un profit considérable.

Q. Vous considérez cela comme un profit ordinaire ?

R. Oui, monsieur, je considère cela comme un profit ordinaire, très-ordinaire même.

Q. Aviez-vous encore ces parts-là, lorsque le syndicat a vendu au Grand Tronc ?

R. Oui, monsieur, nous avions nos parts, lorsque cette vente au Grand Tronc a été faite.

Q. Etiez-vous en faveur de la vente au Grand Tronc ?

R. Non, monsieur, je n'étais pas en faveur de la vente au Grand Tronc. J'étais en faveur que l'on vende au Pacifique, parceque c'était le but que nous avions l'honorable M. Ross et moi, lorsque nous, avons entré dans le syndicat de M. Sénécal. Nous n'avons pris des parts, que dans le but de protéger le public québécois sur la rive nord, contre les impôts, que l'on pourrait imposer d'une manière extraordinaire sur le *freight* et les passagers, et d'user de notre influence en faveur d'une vente au chemin de fer du Pacifique; et nous avons fait même des démarches dans ce sens-là, pour tâcher d'aider la vente au Pacifique.

Q. Est-ce que le Pacifique a refusé d'acheter ce chemin de fer ?

R. A une certaine époque, je crois que le Pacifique aurait acheté. Ils ont laissé entendre à l'honorable sénateur Ross, qu'ils étaient décidés d'acheter, et je crois que c'est ce qui a déterminé la vente au Grand Tronc. M. Sénécal voulait vendre au Grand Tronc, et nous, nous étions en faveur d'une vente au Pacifique. Il y a eu des ouvertures de faites par l'honorable M. Ross à M. Sénécal, dans ce sens-là. Si je suis bien informé, c'est que le Pacifique était disposé d'acheter. M. Ross informait M. Sénécal que le Pacifique, était disposé d'acheter, et que c'était mieux pour lui de voir les directeurs de la compagnie. Ensuite de cela, je n'ai pas eu connaissance des démarches qui ont été faites, mais, j'ai été informé que M. Sénécal s'était adressé à la compagnie du Pacifique, et que quand il a eu une offre positive, il est allé de suite à la compagnie du Grand Tronc, et là, il aurait conclu un arrangement avec le Grand Tronc. Nous sommes sous l'impression

sion que M. Sénécal dans ce temps-là avait des affaires avec la compagnie du Grand Tronc, et qu'il se trouvait obligé, lui, de donner la préférence à la compagnie du Grand Tronc, voilà notre impression.

Q. Savez vous quel profit le syndicat a réalisé en vendant le chemin de fer du Nord, c'est-à-dire, la section Est au Grand Tronc ?

R. Non, monsieur, jamais le président du Syndicat nous a laissé voir aucune chose des transactions. Ils ont tout caché, d'une manière privée. Ils n'ont pas laissé voir même au trésorier la manière, dont la transaction avait été faite.

Q. Etes-vous en état de me dire quelle offre le syndicat du Pacifique a faite à votre syndicat pour le chemin de Fer ?

R. Ce que le Pacifique aurait donné pour le chemin ?

Q. Oui.

R. Je crois qu'il était question dans le temps, que le Pacifique aurait donné cinq millions de piastres (\$5,000,000) à cette époque là. Je me rappelle avoir eu une conversation avec quelqu'un des actionnaires, qui m'ont déclaré que le Pacifique aurait donné à cette époque là cinq millions de piastres (\$5,000,000).

Q. Ce n'est pas un des membres du syndicat du Pacifique qui vous a dit cela ?

R. Non monsieur, c'est quelqu'un des membres de notre syndicat qui avait eu des conversations avec des membres du syndicat du Pacifique.

Q. Il a été dit dans le public, que plusieurs députés de l'Assemblée Législative de Québec avaient voté en faveur de la vente du chemin de fer du nord moyennant certaines considérations en argent, souscriptions électorales ou autres faveurs, auriez-vous quelques renseignements à nous fournir là-dessus ?

R. J'ai entendu dire cela bien des fois, mais je ne donnais rien du tout.

Q. Vous ne connaissez absolument rien de cela ?

R. Je ne connais absolument rien de cela.

Q. Quand vous êtes entré dans le syndicat, croyiez-vous faire une bonne spéculation ?

R. Nous ne croyions pas que nous ferions peut-être une grande spéculation dans l'affaire, mais, au moins, nous croyions que nous n'y perdriions pas d'argent.

Q. Et vous êtes entrés dans le syndicat dans le but de protéger les intérêts commerciaux de Québec ?

R. Oui, M., nous sommes entrés l'Honorable Sénateur Ross et moi dans le but de protéger les intérêts commerciaux de Québec, des gens de la Rive Nord, et pour empêcher un certain monopole qui pourrait être exercé sur les taux, soit du *freight*, soit des passagers, et enfin de protéger la vente au Pacifique. Nous avions à cœur, l'Honorable M. Ross et moi que le Pacifique se rende jusqu'à Québec. C'était pour cela que nous entrions dans le syndicat, pour travailler auprès des

actionnaires dans ce but là. C'était notre but principal, même j'en crois que si le Pacifique nous avait demandé de retenir nos parts pour leur faciliter l'achat du chemin, nous l'aurions fait.

Q. Avez-vous eu connaissance personnellement de la livraison du chemin de Fer au syndicat dont vous faisiez partie ?

R. Non monsieur, toute l'affaire a été tenue secrète pour nous.

Q. Vous avez payé seulement vos parts et tout a été dit ?

R. Oui monsieur, nous n'avons pas eu connaissance des faits, on nous a appelés moi et l'Honorable M. Ross à Montréal dans le but de nous donner connaissance de la transaction entre le Chemin de Fer du Nord et le Grand Tronc. On nous a fait venir à Montréal, je crois, si je me rappelle bien, le dix neuf (19) de mars de cette année là, c'est en mil huit cent quatre vingt-trois (1883) je crois, dans le but de nous faire connaître le marché avec le Grand Tronc afin de nous donner des explications là-dessus. Je crois que dans le temps, il y avait un grand nombre de parts qui avaient été transportées au Grand Tronc, M. Wainwright avait par lui-même le contrôle de la compagnie par le nombre de parts qu'il avait alors, on nous a convoqués en assemblée à onze heures du matin ce jour-là. Nous nous sommes rendus à l'assemblée, mais l'assemblée n'a pas été tenue, on nous a donné pour raison que l'assemblée ne pouvait pas avoir lieu ce jour-là, vu que M. Sénécal était allé s'entendre avec le ministre des chemins de fer, afin d'en arriver à une entente sur les bateaux-passeurs et que M. Sénécal ne tiendrait l'assemblée que le mardi. C'était le lundi, cela. Nous étions montés le samedi pour être à Montréal le lundi, jour où l'assemblée devait être tenue, on nous donné pour raison que l'assemblée ne pourrait être tenue ce jour-là, que M. Sénécal était allé à Ottawa, afin de s'entendre au sujet des bateaux-passeurs entre Québec et Lévis, afin d'avoir une nouvelle de plus à nous annoncer à l'assemblée. Moi et l'Honorable M. Ross, nous nous sommes rendus à l'assemblée à onze heures le lundi matin, et nous avons rencontré M. Wainright qui sortait. Nous avons trouvé là M. John MacDougall à l'intérieur, qui était le vice-président, je ne me rappelle pas trop, et il y avait là M. Blumhart aussi qui nous ont dit que l'assemblée n'aurait lieu que le lendemain. Nous avons vu là M. Lenormand aussi qui a dit : je m'en vais, je ne peux pas rester à demain. D'après ce que nous avons vu, cela nous a donné à croire que déjà l'assemblée avait eu lieu ce jour là, parceque l'on savait que M. Ross et moi, nous pouvions porter un nombre de questions sur la vente qui devait avoir lieu. Alors nous sommes restés jusqu'au lendemain, bien que nous étions tout près de descendre sous l'impression que nous étions que l'assemblée avait eu lieu. Tout de même nous sommes restés jusqu'au lendemain. Le mardi, nous nous sommes rendus à l'assemblée-là, on nous a lu les minutes, le mardi, l'assemblée avait eu lieu la veille. Tout s'était passé, sans que nous nous en fussions aperçus, et c'est ainsi que j'ignore toute la transac-

tion, Si je me rappelle bien, nous étions très montés ; nous avons échangé même un certain nombre de mots qui n'étaient pas de convenance dans une assemblée ordinaire, mais enfin nous avons pensé que notre respectabilité n'était pas traitée à la hauteur de la position.

Q. Avez-vous eu connaissance du partage entre les deux compagnies, entre la compagnie du chemin de fer du Pacifique et la compagnie du Chemin de Fer du Nord, le partage du matériel roulant et des approvisionnements ?

R. Non, monsieur tout a été fait comme cela d'une manière secrète et cachée.

Q. Avez-vous eu connaissance du règlement avec la cité de Québec ?

R. Non, monsieur. Cela a été fait également d'une manière secrète.

Q. Et vous n'y avez pris aucune part ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous ne pourriez pas nous dire à l'avantage de quelle partie ce règlement a été fait ?

R. Le tout a été tenu secret. La chose a été faite, et le trésorier même n'en savait rien du tout. Ce qui a été payé a été payé par l'entremise de l'assistant-trésorier. De sorte que le trésorier n'a été informé de rien du tout, bien qu'il fût à Québec, si je me rappelle bien des faits.

Q. Vous ne connaissez pas les derniers arrangements faits avec la compagnie du chemin du Pacifique.

R. Non, monsieur.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques,

NARCISSE MALENFANT.
Sténographe.

—
ASSERMENTÉ.

A. B. BOUTHIER C. R.

—

CANADA, } COMMISSION ROYALE.
PROVINCE DE QUÉBEC, }

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q. M. O. & O.

Le cinquième jour de Décembre 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de L'HONORABLE CHARLES BOUCHER DE
BOUCHERVILLE, de Boucherville, Sénateur et Conseiller Lé-
gislatif dans le District de âgé de 63 ans, lequel, étant
dûment assermenté sur les Saints-Évangiles, dépose et dit :

Q. Depuis combien d'années êtes-vous dans la politique ?

R. Depuis vingt-trois à vingt-quatre ans. Je ne me rappelle pas au juste.

Q. Pendant quelles années avez-vous été premier ministre de la Province de Québec ?

R. De mil huit cent soixante-quatorze à mil huit cent soixante-dix-huit.

Q. C'est lorsque vous étiez premier ministre que le Gouvernement de la Province s'est chargé de construire lui-même le chemin de fer du Nord ?

R. Oui. M.

Q. En janvier mil huit cent soixante-quinze (1875) ?

R. C'est probablement dans l'automne de mil huit cent soixante-quinze (1875).

Q. Je crois que l'on vous a blâmé, pour n'avoir pas demandé des soumissions pour la construction de ce chemin de fer, voulez-vous nous dire pour quelles raisons vous avez renouvelé le contrat avec les anciens contracteurs ?

R. Je vous assure que jé n'ai pas passé ces choses-là dans ma mémoire dernièrement. Je me rappelle que les deux chemins étaient sous contrat, l'un à M. McGreevy et l'autre à M. McDonald. Il y avait de l'ouvrage fait sur ces chemins-là, et le gouvernement avait déjà donné de l'argent. La corporation de Québec et la corporation de Montréal avaient aussi donné de l'argent ; nous ne pouvions pas prendre le chemin et ôter le contrat à ces MM., sans nous exposer à des dommages et à payer tous

les ouvrages du chemin de fer. Ces deux messieurs nous offraient de faire le chemin à un prix assez bas, que l'on nous a traités de Juifs dans notre contrat avec eux, tout le monde a prétendu que l'on contractait à très bon marché, ce qui est un reproche rare à faire à un gouvernement. Je pense que le gouvernement a fait faire le chemin à très bon marché ; autre raison, on ne pouvait pas le leur ôter, parce qu'ils avaient déjà le contrat et que le prix qu'ils demandaient était très bas.

Q. Voulez-vous nous dire quelles sont les raisons qui ont déterminé le gouvernement à changer le tracé du chemin de fer entre Maskinongé et Terrebonne ?

R. Voici ce qui est arrivé : Des personnes influentes de Joliette désiraient que le chemin de fer passât par Joliette. Ces personnes firent faire une exploration, par un ingénieur à elles, d'une voie par Joliette. Leur ingénieur déclara que cette voie était la plus avantageuse. Tout en reconnaissant l'importance des représentations de ces messieurs de Joliette, nous ne pouvions pas accepter le rapport de cet ingénieur sans le faire contrôler. Alors nous chargeâmes nos commissaires de faire reviser cette exploration et de nous faire rapport. Notre ingénieur examina le rapport de l'ingénieur de Joliette, dont je ne me rappelle pas le nom, et en même temps explora une nouvelle voie qui est la voie actuelle. Dans son rapport, il prétendait que la voie de Joliette était trop coûteuse, la différence était trop grande dans les dépenses, pour que nous puissions accepter cette voie. Mais il nous disait en même temps, qu'il avait trouvé une nouvelle voie, qui est la voie actuelle plus avantageuse que celle du bord de l'eau, vu les inondations auxquelles cette dernière était exposée. A part de cela, la ville de Montréal refusait de nous payer le montant, dont elle était convenue par l'arrangement entre elle et le gouvernement. Il nous aurait fallu trouver l'argent nécessaire pour construire le pont du bout de l'Isle, pont entraînant de grandes dépenses ; tandis que rendus à Terrebonne nous pouvions attendre, et si la ville de Montréal refusait de nous payer nous pouvions continuer, sans être obligés de construire des ponts, jusqu'à Ste Thérèse.

Q. Voulez-vous nous dire, si dans votre opinion, ce changement de tracé changeait les conditions du contrat avec Mr. McGreevy, et si cela exposait le Gouvernement à une réclamation pour extra ?

R. Je considère que par la clause (4) quatre du contrat avec Mr. McGreevy, nous avions le droit de changer la localisation du chemin. Tout coût additionnel devait être payé par nous, mais toute diminution à y faire devait être déduite du montant à payer aux contracteurs. Or notre ingénieur dans son rapport nous disait que les travaux seraient moins considérables dans la voie actuelle, par conséquent nous aurions moins à payer. J'ai même cru que nous faissions une économie en changeant le tracé du chemin, et si le contrat avait été exécuté, il n'y aurait pas eu d'extra à payer.

Q. Était-ce plus avantageux pour la colonisation de changer le tracé du chemin ?

R. Pour la colonisation, cela ne faisait pas grand chose. Cela aurait été mieux, si le chemin avait passé plus au nord, mais cela rapprochait toujours un peu des comtés du nord.

Q. A-t-il été payé des extra aux contracteurs sous votre administration ?

R. Je crois qu'il a dû être payé aux contracteurs des *extra* peu considérables ; mais, je ne me rappelle pas au juste. Je crois que c'est cinquante à soixante mille piastres (\$50,000 à \$60,000). Je pense que que c'est à Portneuf qu'il a dû être payé quelque chose.

Q. Mais, non pas à l'occasion du changement dans le tracé ?

R. Non, monsieur, pas que je me rappelle. Je vous ferai remarquer que c'étaient les commissaires qui faisaient le chemin. Je ne me rappelle pas que nous ayons payé des extra, à part de celui dont je parle.

Q. Savez-vous, si les quantités d'ouvrages prévues et convenues dans le contrat ont été reconnues plus tard comme insuffisantes ?

R. Il est possible que les quantités aient été augmentées, mais je désire attirer votre attention sur la clause que voici : " il est de plus compris et convenu, que l'ingénieur du gouvernement peut changer le taux de la cédule des prix, s'il devient nécessaire pour achever le complet parachèvement du chemin, ou dans le cas où la cédule déjà faite serait trop onéreuse pour l'entrepreneur, sujet à l'approbation et à la sanction du lieutenant-gouverneur en conseil, mais dans aucun cas le coût du chemin n'excèdera le prix total ci-après mentionné " Je crois, que par cette clause six (6), les obligations du gouvernement ne pouvaient pas être augmentées, et que le gouvernement n'était toujours obligé de payer aux contracteurs du chemin que le prix en bloc fixé par le contrat, toujours en tenant compte de la clause quatre (4).

Q. Quel était votre projet au sujet de la continuation du chemin à partir de Terrebonne ?

R. Le gouvernement s'est décidé à continuer le chemin de Terrebonne à Montréal, et il a passé une loi pour obliger la ville de Montréal à payer au gouvernement, ce qui lui était dû, mais cette loi n'a pas été sanctionnée.

Q. Pourquoi ?

R. Parce que le gouvernement a alors été démis.

Q. Et M. Joly vous a remplacé comme premier-ministre de la Province ?

R. Oui, monsieur.

Q. Étiez-vous en faveur de l'embranchement de St. Martin qui a été construit subséquemment ?

R. J'aurais préféré que le chemin se rendit directement à Montréal, ou, si la chose était impossible, à Ste-Thérèse.

Q. Cela évitait un pont ?

R. Oui, monsieur, cela évitait un pont, et le chemin lui-même n'aurait pas coûté plus cher.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de la construction du chemin de ceinture ou *loop line*, qui a été construit à Trois-Rivières ?

R. Non, monsieur, je ne connais que ce qui a été dit dans les journaux, mais je considère que cela a été une dépense parfaitement inutile dans le coût du chemin.

Q. Savez-vous dans quel but cela a été fait ?

R. Je ne le sais pas, je ne puis que le supposer.

Q. Pourriez-vous nous citer aucun fait qui soit de nature à établir que cela ait été fait pour influencer le vote de quelque député ?

R. Je ne connais rien positivement. J'examine la chose au point de vue de l'avantage du pays, et je ne comprends pas, pourquoi l'on a construit ce chemin de ceinture aux Trois-Rivières.

Q. Connaissez-vous la valeur des propriétés achetées par le gouvernement à Montréal, et notamment la propriété Bellerive et la ferme Gale ?

R. J'ai entendu dire que ce terrain de la propriété Bellerive avait coûté cinquante mille piastres (\$50,000) au gouvernement, et j'ai vu dernièrement, en passant par ce terrain-là, que l'on en avait fait un parc public. Je ne vois pas quel avantage le gouvernement a pu retirer par l'achat de ce terrain-là pour le chemin de fer. Quant à la ferme Gale, je ne connais pas le prix qui a été payé pour cette propriété ; mais, cela doit avoir une certaine valeur, même je dirai une grande valeur.

Q. Vous n'êtes pas en état de nous dire, si le gouvernement a payé trop cher pour cette ferme Gale ?

R. Non, monsieur, je ne suis pas en état de vous dire cela.

Q. Avez-vous eu connaissance du contrat des nut-locks ?

R. Non, M., je ne connais rien de cette affaire là, excepté ce qui a été dit en chambre, mais, je ne me rappelle pas de la chose. Je sais que dans le temps, on a prétendu qu'il y avait une autre invention de nut-locks qui était supérieure à celle-là, mais je ne m'en rappelle pas.

Q. Savez-vous qui a construit les embranchements de Joliette et de Berthier ?

R. Non, M., je ne connais pas qui a construit ces embranchements. J'ai entendu dire que c'était M. Sénécal, mais, je n'en sais rien.

Q. Savez-vous, si le gouvernement a contribué dans la construction de ces embranchements ?

R. Non, M. je n'en sais rien non plus.

Q. Possédez-vous aucun renseignement sur les achats de ces embranchements-là, subséquemment par le gouvernement ?

R. Non, M.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de l'administration du chemin de fer du Nord par M. Sénécal comme surintendant ?

R. Non M. Je connais des rumeurs, mais, je ne suis pas capable de rien préciser.

Q. Vous n'êtes pas en état de nous dire, s'il a rendu un compte exact ou non des recettes du chemin de fer ?

R. Non, M. Je ne suis pas capable de vous dire cela.

Q. Ni, s'il a retiré plus ou moins que le salaire, qu'il avait droit d'avoir ?

R. Non, M., je ne connais pas cela non plus.

Q. Croyez-vous qu'un chemin de fer puisse être exploité aussi avantageusement par un gouvernement que par une compagnie privée ?

R. Je crois fermement qu'un gouvernement peut administrer un chemin de fer, aussi économiquement qu'une compagnie privée et avec plus d'avantages pour le pays.

Q. Lorsque vous étiez Premier Ministre de la Province de Québec, est-ce que n'avez pas parlé de louer le chemin de fer ?

R. Oui, M. J'ai parlé de louer le chemin de fer, et nous avons même fait demander des soumissions.

Q. N'avait-on pas pu conclure de là, que vous considériez l'exploitation du chemin de fer par le gouvernement, comme moins avantageuse ?

R. Je ne pense pas être en contradiction avec l'opinion, que j'ai exprimée plus haut ; mais nous étions dans une position financière, tellement difficile que le louage du chemin de fer, pendant les premières années de son exploitation, qui sont les plus onéreuses, nous aurait donné le moyen d'attendre des temps plus prospères, pour reprendre nous même l'administration du chemin de fer.

Q. Vous vous êtes opposé à la vente du chemin de fer ?

R. Oui, monsieur.

Q. De toutes vos forces ?

R. De toutes mes forces, et j'aimerais à donner mes raisons. D'abord, j'étais opposé à la vente du Chemin de Fer du Nord, parceque je croyais que c'était contre l'intérêt de la Province de Québec, et dans tous les cas, parce qu'on ne le vendait pas assez cher. Mais, j'admets que ceci est matière d'appréciation.

Deuxièmement, parceque le Premier Ministre de la Province de Québec, l'Honorable Monsieur Chapleau avait déclaré qu'il ne vendrait pas le chemin de fer du nord, à moins de huit millions de piastres (\$8,000,000), et qu'il l'a vendu pour sept millions six cent mille piastres (\$7,600,000). J'attire l'attention de la Commission sur ce chiffre de quatre cent mille piastres (\$400,000), qui coïncide avec la somme de cent mille piastres (\$100,000) donnée pour aider au Pacifique à construire un chemin des environs du pont à Lachine, et la somme de trois cent mille piastres (\$300,000) qu'on faisait payer par l'acquéreur, la Compagnie du Chemin de fer du Pacifique, aux porteurs de débentures du chemin de St. Lin. Je n'ai pas compris et je ne comprends

pas encore quel intérêt le pays avait à assurer ces débentures, ni à payer la construction d'un chemin que la Compagnie du Chemin de fer du Pacifique devait faire à ses propres frais.

Troisièmement. Parceque les directeurs de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'étaient pas autorisés à acheter la section ouest du chemin de fer du Nord. La clause vingt cinq (25) de la cédule A, faisant partie de l'acte du chemin de fer Canadien du Pacifique, déclare qu'il faudra l'autorisation d'une assemblée générale spéciale de ses actionnaires pour l'achat etc, de Chemin de fer pour prolongation des dits chemins de fer. Or, cette assemblée n'avait pas eu lieu, et le gouvernement n'avait pas informé les chambres de cette absence de formalités.

Q. Savez-vous si cette vente a été ratifiée plus tard par une assemblée des actionnaires ?

R. On m'a dit plus tard qu'il y avait eu une assemblée des actionnaires; mais je ne connais pas cela personnellement

Q. Avez-vous comparé les soumissions, qui ont été faites alors, pour l'achat du chemin de fer du nord, et êtes-vous en état de me dire que l'on n'a pas accepté les plus avantageuses ?

R. D'abord, je ne crois pas que le gouvernement ait demandé des soumissions par les journaux, ainsi qu'il aurait dû le faire, pour l'achat du chemin de fer ; et dans les offres, dont j'ai eu connaissance par les documents mis devant la chambre, je crois qu'il y en avait de plus avantageuses. Mais je ne sais pas si elles étaient sérieuses. Ce qui m'a le plus frappé, c'est que certaines lettres, écrites par le gouvernement, et qu'on a mises devant nous, n'avaient pas de réponse ; autant qu'il me souvient, la réponse du gouvernement à la demande pourquoi ces réponses n'étaient pas devant nous, [a été que c'était une correspondance privée. J'ai remarqué de plus—, je ne puis pas préciser, n'ayant pas les documents devant moi,—que le gouvernement semblait insister pour que les acheteurs s'engageassent à régler l'affaire du chemin de fer de St-Lin. J'ai surtout remarqué cela dans la correspondance de M. Sévère Rivard, de Montréal.

Q. Croyez-vous que le gouvernement eût dû vendre la section ouest du chemin de fer, sans les embranchements de St-Lin et de St-Eustache ?

R. Je crois que la Compagnie du chemin de fer du Pacifique aurait été bien contente de ne pas acheter ces deux embranchements. Ces embranchements n'appartenaient pas au gouvernement.

Q. On a prétendu que la chose avait été faite dans l'intérêt des localités traversées par ces lignes, avez-vous quelque chose à nous dire à propos de cela ?

R. Il fallait toujours trouver une raison.

Q. Vous ne croyez pas que le gouvernement fût tenu de protéger ces localités là ?

R. On n'est pas obligé de faire des chemins de fer pour tout le monde. Si on fait des chemins de fer, et que ces chemins de fer viennent aboutir au Pacifique, c'est l'affaire des actionnaires. Mais on n'est pas obligé de dépenser trois cent mille piastres (\$300,000) pour les chemins de fer de St. Lin, et de St. Eustache. Le pays n'était pas intéressé à dédommager les porteurs de débentures.

Q. Savez-vous quels étaient les porteurs de débentures de ces embranchements ?

R. J'ai entendu dire que M. Sénécal avait une partie de ces débentures, mais, je ne sais cela que par oui-dire.

Q. Alors vous croyez qu'il y a eu là une spéculation de la part des porteurs de débentures ?

R. Il peut se faire que les porteurs de débentures d'alors n'y eussent pas d'intérêt, mais, il y en a qui voulaient profiter de la loi pour faire leurs profits, Je ne sais pas si c'était les porteurs de bons d'alors, ou ceux qui ont acheté après, mais, je pense qu'il y avait une spéculation dans le fond.

Q. Dans votre opinion, l'offre du syndicat Allan-Rivard valait-elle mieux que celles qui ont été acceptées pas le gouvernement ?

R. Il me semble qu'ils offraient plus dans le temps. Cela m'a paru plus avantageux, sans être néanmoins en faveur de la vente.

Q. Et vous êtes encore du même avis, que le gouvernement n'aurait pas dû vendre ?

R. Oui monsieur, je suis encore du même avis, que le gouvernement n'aurait pas dû vendre.

Q. Savez-vous, si le gouvernement d'alors a fait des démarches pour vendre le chemin de fer au gouvernement d'Ottawa ou à la Compagnie du Chemin de fer du Pacifique ?

R. Je ne connais rien que ce qui a été dit en chambre, et autant qu'il me souvient, l'exposé n'était pas bien clair, on pouvait avoir des doutes, si les offres avaient été faites réellement, ou si on avait fait semblant seulement.

Q. On a parlé de dépenses préliminaires que M. Sénécal aurait faites pour l'organisation de son syndicat et pour préparer l'achat du chemin de fer, et il a été dit que ces dépenses s'étaient élevées à la somme de soixante-et-quinze mille piastres (\$75,000), êtes vous en état de nous fournir quelques renseignements à ce sujet-là ?

R. Non, monsieur.

Q. Il a été dit aussi, que plusieurs députés avaient voté en faveur de la vente du chemin de fer, en considération de certains avantages pécuniaires, souscriptions électorales aux élections précédentes, ou autres faveurs quelconques, auriez-vous quelques renseignements à nous fournir là-dessus ?

R. Je ne connais rien d'une manière particulière. Mais, les grandes sommes d'argent et l'énorme quantité de terrains votées pour les chemins de fer dans toutes les directions par le statut 44-45 Victoria,

chapitre 23, dans mon opinion, semblent indiquer clairement les moyens, dont on s'est servi pour influencer la Chambre.

Q. Vous n'avez aucun autre renseignement à nous fournir sur cette même question ?

R. Non, monsieur, je ne connais rien personnellement.

Q. Connaissez-vous les arrangements intervenus entre le syndicat de la Compagnie du Chemin de fer du Nord et du Grand Tronc en mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), et savez-vous quel profit la Compagnie du Chemin de fer du Nord a pu réaliser par ces arrangements ?

R. A en juger par le statut, qui autorise la Compagnie du Chemin de fer du Nord à émettre vingt-cinq mille piastres (\$25,000) de débentures par mille, je pense que la valeur donnée aux débentures par les derniers arrangements a dû porter ces débentures au pair, et que le profit a dû être approximativement un million deux cent cinquante mille piastres (\$1,250,000), mais je ne sais rien en dehors de ce qui s'est passé en chambre par les débats qui ont eu lieu.

Q. Vous ne connaissez pas, je suppose, les dépenses qu'a pu faire le syndicat du chemin de fer du Nord, entre son acquisition du gouvernement et le moment de la vente au Grand Tronc ?

R. J'ai raison de croire, que lorsque le gouvernement de la Province de Québec a vendu le chemin de fer à la Compagnie du Chemin de fer du Nord, ses approvisionnements, qui devaient se faire sous le contrôle de l'administrateur, M. Sénécal, qui était le principal actionnaire de la Compagnie du Chemin de fer du Nord, ont été considérables, que les ouvrages, tels que terrassements, ponts, rails, stations, tout était de première qualité ; et je suis porté à croire que les frais de réparation, et les frais d'entretien n'ont pas dû être considérables.

Q. Savez-vous comment s'est fait le partage des approvisionnements entre les deux compagnies acquéreurs ?

R. Non, M. je sais seulement que le contrat pourvoyait au mode de partage.

Q. Avez-vous pris connaissance du règlement intervenu après la vente du chemin de fer, entre le gouvernement et la Cité de Québec et le Syndicat du Chemin de fer du Nord ?

R. Non M. je ne peux pas vous dire ; je n'ai pas bien examiné les choses dans le temps.

Q. Avez-vous d'autres renseignements à fournir à cette Commission qui seraient de nature à établir que le contrat de vente ait été frauduleux ?

R. Non, M., je n'ai pas autre chose à dire.

Q. Veuillez nous dire, si en abolissant la Commission du Chemin de Fer, par sa manière d'exécuter les contrats pour la construction du chemin de fer, l'administration Joly a donné lieu à des *extra* en faveur des contracteurs ?

R. Je pense, qu'en abolissant la Commission des Chemins de fer, et

cela sans aucune diminution de dépenses, parceque le salaire de ces Commissaires était à peu près payé par les deux contracteurs du chemin de fer, le gouvernement s'est privé d'un grand secours, que seule pouvait lui donner la Commission, par son expérience, et s'exposait au danger de sanctionner des *extra*, par le fait même que le ministre des chemins de fer pouvait donner un ordre verbal pour augmentation de travaux sur le chemin de fer, et que les contracteurs, dans ce cas seraient excusables d'avoir cru que cet ordre était suffisant sans un ordre en conseil.

Q. Est-ce que de fait le gouvernement Joly a donné lieu à des *extra* qui auraient pu être évités en exécutant le contrat, et savez-vous s'il y a eu des *extra* de payes ?

R. Je le suppose, mais, je ne le sais pas.

Q. Croyez-vous, que l'intention du gouvernement de vendre le chemin de fer du nord était suffisamment connue du public pour s'exempter de demander des soumissions ?

R. Je ne le crois pas, M. Chapleau a bien dit, en faisant son discours de Ste. Thérèse, qu'il en avait parlé ; mais, je crois que certains ministres y étaient opposés, et s'il y avait une politique décidée du Gouvernement, je ne comprends pas que les ministres, qui n'auraient pas été opposés à cette vente, auraient pu sortir du gouvernement.

Q. Vous croyez que si des soumissions eussent été demandées par la voie des journaux, d'autres offres eussent été faites ?

R. Je suis porté à le croire, dans tous les cas cela aurait été tout prétexte, la supposition qui a été faite, et qui a dû être faite dans certains quartiers.

Q. Savez-vous, si, pendant que le syndicat Sénécal possédait le chemin de fer du nord, et il a réalisé assez pour payer un dividende à ses actionnaires ?

R. Je n'en sais rien.

Q. Savez-vous, si le chemin de fer du Pacifique, qui possède actuellement le chemin de fer, perçoit assez de recettes pour payer des dividendes aux actionnaires ?

R. Je n'en sais rien. Mais, je crois que dans une affaire de chemin de fer, il ne faut pas prendre le revenu actuel, mais il faut aussi tenir compte des espérances de l'avenir.

Et le témoin ne dit rien de plus. Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

sept décembre mil huit cent soixante-dix-huit, et qui a été vendue au gouvernement soixante cents le pieds ?

R. Je pense la connaître un peu. A l'époque où cette propriété a été vendue au gouvernement, la propriété immobilière, à Montréal, était en baisse et avait subi une dépréciation de valeur assez considérable, par suite de la crise. Le prix de soixante cents, dans mon opinion, constituait une vente avantageuse sans doute pour les propriétaires de l'immeuble en question, mais n'était pas un prix exorbitant, dans mon opinion.

Je pourrais appuyer cette opinion de quelques faits, qui sont venus à ma connaissance, dans l'exercice de mes fonctions comme avocat et procureur des commissaires des chemins de fer, sur un arbitrage consenti entre les commissaires des chemins de fer et la compagnie du gaz de Montréal ; on a accordé une piastre du pied pour un terrain situé d'une manière à peu près analogue à celle de la propriété Belle-rive, c'est-à-dire, situé également sur le côté sud de la rue Ste-Marie, et borné également au sud par le fleuve St-Laurent, ce dernier terrain n'ayant pas non plus une profondeur dépassant quelques centaines de pieds. La lisière de terrain, qui a été prise pour construire l'embranchement des vieilles casernes, a été estimée par les arbitres à une piastre le pied, en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ou mil huit cent quatre-vingt-trois (1883).

Pour appuyer encore mon opinion, je pourrais citer un achat qu'à fait, en avril dernier, le maire Beaugrand de Montréal, de la propriété Elliot, située sur la rue Sherbrooke, à une piastre le pied. Ce terrain comprenait, si je suis bien renseigné, dix mille pieds en superficie, avec une bonne maison de pierre à deux étages d'environ quarante pieds carrés.

Q. Auriez-vous des renseignements à nous fournir au sujet de la construction de l'embranchement St. Martin ?

R. Je sais que cet embranchement a été construit dans une saison défavorable, et à une époque, où le gouvernement n'avait pas le droit d'expropriation pour acquérir les terrains nécessaires à la voie ; qu'il en est résulté que le gouvernement a dû céder à des demandes plus ou moins justes de la part des propriétaires, quant à la localisation du chemin de fer.

Q. Vous avez été secrétaire du syndicat Allen-Rivard :

R. Cette association n'avait pas de secrétaire ; mais j'ai rédigé la plupart des documents, qui ont été dressés par les messieurs qui formaient partie de ce syndicat.

Q. Dans quel but avait été formé ce syndicat ?

R. Dans le but de faire une soumission pour l'achat du chemin de fer Quebec, Montréal, Ottawa & Occidental, depuis Québec jusqu'à Aylmer, avec ses embranchements.

Q. Veuillez dire ce que vous connaissez des pourparlers intervenus

entre les membres de ce syndicat et le gouvernement ou quelques-uns des ministres ?

R. Je n'ai été présent qu'à une seule entrevue, qui a eu lieu avec quelques uns des membres du gouvernement à cette époque ; c'était à Montréal et l'entrevue a eu lieu sur l'invitation spéciale de l'Honorable J. A. Chapleau. Sir Hugh Allan et Monsieur Severe Rivard étaient présents avec d'autres membres de notre association, il y avait, avec monsieur Chapleau, l'Honorable L. O. Loranger, alors procureur général de la Province, et, je crois, monsieur Flynn, alors ministre. L'entrevue avait pour but de connaître du syndicat Rivard quels arrangements il pouvait offrir pour établir des correspondances avec les chemins de fer de l'Ouest, dans le cas où il aurait acheté le chemin de fer ; c'est là dessus que la conversation a roulé. Elle a été conduite d'un côté par monsieur Chapleau, et de l'autre par Sir Hugh Allan et monsieur Rivard.

Q. Voulez-vous rapporter ce qui s'est dit alors à ce sujet ?

R. Je ne me rappelle pas assez de tout ce qui a été dit pour pouvoir le rapporter dans une déposition ; mais il a été affirmé par monsieur Allan et monsieur Rivard, qu'ils seraient en moyen, arrivant le cas où ils achèteraient le chemin de fer, d'établir une connexion suffisante ; et cela a été répété au gouvernement, par écrit, dans une lettre, dont j'ai le projet maintenant dans la main, et qui est en date du vingt et un février mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et que j'ai eu la charge d'envoyer, afin qu'il n'y eût pas de malentendu entre le Gouvernement et nous à ce sujet. Cette lettre est dans les termes suivants :

Montréal 21 février 1882

L'Hon. J. A. CHAPLEAU,

Commissaire des chemins de Fer, Québec

M. le Commissaire,

“ En réponse à la question que vous nous avez posée hier, concernant nos intentions sur une connexion entre le chemin de fer Q. M. O. & O. et les chemins de fer de l'Ouest, et les moyens que nous pouvons avoir à notre disposition pour établir cette connexion, nous désirons répéter ici, par écrit, les déclarations que nous vous avons faites, dans l'entrevue que nous avons eue avec vous, savoir, que notre but, en soumissionnant pour la location des chemins de fer, a été d'établir une communication directe et indépendante entre Montréal et l'Ouest, en sorte qu'il pourrait être vrai de dire, si nos projets se réalisaient, que la Province de Québec serait dotée de deux chemins de fer du Pacifique, au lieu d'un. Nous pouvons ajouter, que dans le but de préparer ce résultat, l'un de nous est entré en correspondance

“ avec des capitalistes grandement intéressés dans certains chemins, de
“ fer de l’ouest, et il a reçu l’assurance que ces messieurs viendraient
“ nous rencontrer au Sault Ste Marie avec une voie ferrée, aussitôt que
“ nous pourrions nous y rendre nous mêmes. Les intérêts que nous
“ représentons et qui nous attachent à cette province, nous ont tou-
“ jours semblé être une garantie suffisante que cette connexion serait
“ formée sans délai. Vous admettez que l’établissement d’arrange-
“ ments satisfaisants entre le chemin de fer de Q. M. O. & Q. et les
“ chemins de l’ouest suivront infailliblement, et de près, la signature
“ du contrat, par lequel notre Compagnie acquerrait le contrôle de ce
“ chemin. Car le succès financier du chemin de fer de Q. M. O. & O.
“ absolument comme la prospérité de la cité de Montréal et de la
“ province de Québec, dépend des conditions dans les quelles l’im-
“ mense commerce de l’ouest pourra y être transporté. Nous avons
“ compris cela dès avant l’entrevue de lundi dernier, et si vous vou-
“ lez bien référer à notre soumission, vous y trouverez la déclaration
“ formelle, faite par les soumissionnaires, qu’ils basent leurs espérances
“ de succès précisément sur ce commerce de l’ouest.

“ A gréez, Monsieur le Commissaire, l’assurance etc.,

“ (Signé)

HUGH. ALLAN
SÉVÈRE. RIVARD “

Q. Le gouvernement a-t-il répondu à cette lettre ?

R. Je ne pense pas, je n’ai pas trouvé de réponse dans mes liasses, et je n’ai pas de souvenance d’en avoir reçu non plus ; mais comme cette lettre était signée par messieurs Allan et Rivard, ces messieurs auraient pu recevoir une réponse et la garder.

Q. Il a été dit que les offres du syndicat Allan-Rivard n’étaient pas sérieuses, et qu’elles avaient été faites uniquement pour entraver le syndicat Sénécal, veuillez dire ce que vous pensez de cette accusation ?

R. Ceci est tout-à-fait faux. Sir Hugh Allan avait trop d’intérêts en jeu et était un homme trop sérieux, pour se prêter à une affaire qui n’aurait pas été de bonne foi. Il est vrai qu’il m’a dit plusieurs fois, qu’il ne croyait pas réussir à acheter, en autant qu’il était convaincu, que le gouvernement était décidé d’avance à vendre à monsieur Sénécal ; mais cela ne l’a pas empêché de faire son offre de bonne foi et très-sérieusement.

J’ai aussi devant moi des notes d’une entrevue, que j’ai eue avec lui le neuf janvier mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et à laquelle je crois monsieur Rivard était présent. J’ai dicté à mon sténographe, à mon bureau, immédiatement après mon retour de cette visite, ce que Sir Hugh Allan avait dit, et voici comment ses paroles ont été transcrites : “ Je donne au moins huit millions de piastres

“ (\$8,000,000) pour le chemin, avec l’entente que je serai président du
“ syndicat, et que dans le bureau de direction locale, le gouvernement
“ aura un directeur sur trois, ou deux directeurs sur cinq, suivant le
“ cas ; tous les employés actuels du chemin de fer seront conservés,
“ durant bonne conduite. Moyennant le subside de Pontiac six mille
“ piastres (\$6,000) par mille, je prendrai des arrangements jusqu’à
“ Calender station ; je crois que je pourrai construire une ligne entre
“ Aylmer et Calender. Monsieur Chapleau m’a mentionné que je
“ pourrais acquérir le chemin de fer de St-Eustache pour dix mille
“ piastres (\$10,000) par mille. Je ne suis pas en position d’assurer
“ au gouvernement la majorité des représentants dans le bureau, car
“ j’ai des associés qu’il me faudra consulter. Ma ferme intention est
“ d’acheter le chemin de fer, non pour le vendre, mais dans le but de
“ l’exploiter moi-même en rapport avec ma flotte.” Ces paroles de
“ Sir Hugh Allan prouvent abondamment qu’il désirait acquérir le
“ chemin de fer.

Y a-t-il eu, entre le gouvernement et votre association, échange
d’autres correspondances que vous pourriez produire devant cette
Commission ?

R. Je dois dire que pendant tout le temps que les négociations ont
eu lieu, il y a eu échange de télégrammes très fréquemment ; mais
toujours avec Sir Hugh Allan et monsieur Rivard. Les seuls que j’aie
sont datés d’après que le gouvernement eût décidé de vendre la sec-
tion ouest du chemin de fer à la Compagnie du Pacifique, et alors
qu’il était question d’opérer une fusion, entre le syndicat Sénécal et
le syndicat Allan Rivard, pour l’achat de la division Est du chemin.
Ces télégrammes ont été publiés dans les journaux, j’en ai une copie
aussi. Ils ont rapport à la proportion des directeurs et des actionnaires
que MM. Allan et Rivard et leurs amis pourraient avoir.

Ces télégrammes sont les suivants :

“ The Allan-Rivard syndicate and Hon. Mr. Chapleau.

“ As there is a discussion on the subject of the proportion of Direc-
“ tors asked by the Allan-Rivard syndicate, we think it fair to publish
“ the following correspondence, which speaks for itself :

“ Montreal 13th March 1882.

To Hon. J. A. CHAPLEAU,

L. O. LORANGER.

“ We won’t join the Company (Senecal’s) unless fairly represented.

HUGH ALLAN.
S. RIVARD.

To S. RIVARD

Québec, 13 March 1882.

“Don't hurry in making up your mind, what do you mean by fair representation?”

J. A. CHAPLEAU.

To Hon. J. A. CHAPLEAU.

Montreal 14th March 1882.

“We mean equal proportion of stock and directors.”

S. RIVARD.

To S. RIVARD,

Quebec March 14th 1882.

“No news from you to day, Beaubien tells me to telegraph you to come down, do come, if your friends want three directors, they can have them, if more, no, answer.”

J. A. CHAPLEAU.

To Hon. CHAPLEAU,

Montreal March 14th 1882.

“We mean by fair representation an equal proportion of stock and Directors. Am sick, can't go down, see Beaubien.”

S. RIVARD.

Montreal 14th March 1882.

To Hon. L. BEAUBIEN M. P. P.
Quebec.

“No arrangement possible unless equal proportion with Senecal's
“syndicate, Gault and.....refuse to enter without Allan. See
“Chapleau,—am sick.

S. RIVARD.

Q. Cette fusion n'a pu se faire ?

R. Non, parce que MM. Allan et Rivard n'ont pu obtenir la proportion d'actionnaires et de directeurs qu'ils exigeaient.

Q. Est-ce à l'occasion de cette fusion, qu'il a été dit que monsieur Sénecal avait allégué, que sur le dit prix de vente, il y aurait à payer soixante quinze mille piastres (\$75,000) pour dépenses préliminaires ?

R. C'est lorsque les deux syndicats discutaient leur fusion. J'étais présent à la réunion, qui a eu lieu au numéro seize, rue St. Jacques audessus de mon bureau, et là, monsieur Sénecal, dans le cours de la conversation, dit qu'en sus du capital qu'il faudrait verser, nous aurions, ou toute la compagnie aurait à lui payer soixante quinze mille piastres (\$75,000). Là-dessus monsieur Gustave Drolet, qui était présent, se rendit coupable d'une question, qu'il formula en demandant en riant à monsieur Sénecal, si ces soixante quinze mille, piastres (\$75,000) étaient pour faire dire des messes, ou pour payer des messes qui avaient été dites auparavant ; et à cela monsieur Sénecal lui répondit : “ cela est mon affaire, vous ne le saurez pas, ” ou quelque chose comme cela, ne nous donnant pas d'autres renseignements. Et cette demande fut une des raisons pour lesquelles les tentatives de rapprochement échouèrent. Notre association n'était pas composée de gens, qui sont accoutumés à payer soixante quinze mille piastres (\$75,000), sans savoir pourquoi ils les payent.

Q. Vous n'êtes pas en état de dire quelles étaient ces dépenses que monsieur Sénecal prétendait avoir faites pour ce montant de soixante-quinze mille piastres ?

R. Non, je ne connais pas quelles étaient ces dépenses, qui avaient été l'objet de cette demande ; je n'en connais absolument rien.

Q. Quelles sont à votre avis les raisons, pour lesquelles le Gouvernement a préféré les offres du syndicat Sénecal à celle du syndicat Allan Rivard ?

R. Je crois que la seule raison, c'est que monsieur Chapleau voulait donner la préférence à monsieur Sénecal ; parceque les offres du syndicat Allan Rivard étaient beaucoup plus avantageuses pour la

Province, que celles qui ont été acceptées, de la part du gouvernement, du syndicat Sénécal.

Q. Avez-vous quelques raisons particulières de croire que le premier ministre voulait écarter les offres du syndicat Allan Rivard, et tenait tout particulièrement à accepter celles du syndicat Sénécal ?

R. Dans toutes les entrevues qu'il y a eu entre nos amis et monsieur Chapleau, ce dernier a toujours mis autant d'obstacles que possible à l'exécution de notre offre ; soit dans les travaux subséquents que le Gouvernement entendait exiger de nous, soit dans les différents autres détails de la vente projetée. De plus, ceci est du domaine public, son organe dans le temps, la Minerve, a accablé d'injures presque tous ceux qui faisaient partie du syndicat Allan Rivard, ou qui le supportaient à Québec ou ailleurs. Dans le but de les décourager, d'après ce qui m'a été rapporté, on aurait été jusqu'à faire venir dans les bureaux du gouvernement, certains de nos amis, à Québec et ailleurs, pour les dissuader de se joindre à nous ; mais je dis cela pour l'avoir entendu dire.

Q. Quels seraient ces amis ?

R. On m'a nommé entre autres monsieur Jean-Baptiste Renaud, de Québec, qui avait promis à Sir Narcisse Belleau de se joindre à nous, et on m'a rapporté que monsieur Chapleau l'avait fait venir à son bureau, et lui avait parlé pour l'en dissuader.

Q. Quelle est votre opinion relativement au prix que le gouvernement a obtenu pour le chemin ?

R. Je crois que le prix, qui a été offert par le syndicat Allan-Rivard, était plus avantageux pour la Province ; parce qu'il était de huit millions et demie (\$8,500,000), à part certains travaux, et à part aussi les embranchements St. Eustache et St. Lin, pour l'achat desquels le syndicat Allan-Rivard avait promis de traiter avec la Compagnie qui en était propriétaire.

Q. Est-il à votre connaissance que Sir Hugh Allan ait déclaré à monsieur le curé Labelle, qu'il donnerait neuf millions (\$9,000,000) pour le chemin ?

R. Je n'en ai pas une connaissance personnelle, mais je l'ai entendu dire.

Q. On a dit que la vente des embranchements de St. Lin et St. Eustache, en même temps que la section ouest, à la Compagnie du Pacifique, avait été une spéculation pour les propriétaires ou porteurs des bons de ces lignes, auriez-vous quelques renseignements à nous donner là-dessus ?

R. J'avais moi-même en ma possession un certain nombre de débentures du chemin de fer St-Lin, je les ai vendues à monsieur Sénécal, lors de cette transaction, dans ce temps-là, c'est-à-dire dans l'hiver, je crois, de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), un tiers de leur valeur nominale, sans que rien fut accordé pour les intérêts accumulés.

Q. Et par la vente de ce chemin à la Compagnie du Pacifique, il a touché le plein montant de ces débentures ?

R. Je ne le sais pas personnellement.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet des embranchements de Berthier et Joliette ?

R. Personnellement je ne connais rien, ce que je sais c'est ce qui a été dit dans les journaux ou ailleurs.

Q. Avez-vous autre chose à nous dire, au sujet de la vente, qui soit de nature à éclairer la Commission, sur ce qui fait la matière de cette enquête.

R. J'ai dit plus haut que Sir Hugh Allan, en prenant part à cette soumission, m'avait dit qu'il n'avait pas confiance de réussir ; cependant d'un autre côté, nous ne pensions pas que nos chances fussent aussi faibles, parcequ'il nous savions que nous étions supportés, et que notre soumission était bien vue par certains des ministres de cette époque, et nous pensions que leur influence pourrait contrebalancer celle du premier ministre et nous donner une chance de voir accepter notre soumission.

Q. Pourriez-vous nommer ces ministres qui étaient favorables à votre soumission ?

R. Il y avait, je crois, l'Honorable docteur Ross, et, je crois, le Procureur Général du temps, l'Honorable monsieur Loranger.

Q. Avez-vous connu quelque chose au sujet de la soumission faite par le Pacifique ?

R. Non.

Et le témoin ne dit rien de plus.

J. P. ROY,
Sténographe.

Assermenté.

A. B. ROUTHIER, C. R.

CANADA, } COMMISSION ROYALE,
PROVINCE DE QUÉBEC. }

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q.M.O. & O.

Le douzième jour de décembre 1885.

PRÉSENT: L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royale.

DEPOSITION de ARTHUR BOYER, Ecr., membre de l'Assemblée Législative, dans le district de âgé de 34 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. Depuis combien d'années êtes-vous député à l'Assemblée Législative ?

R. Depuis le vingt-quatre mars mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884).

Q. Depuis que le gouvernement s'est chargé de la construction du chemin de fer, c'est-à-dire depuis l'année mil huit cent soixante-quinze (1875), avez-vous eu connaissance, au sujet de cette construction, d'autre chose que ce qui a été publié dans les journaux, ou dans les documents officiels ?

R. Non, je n'ai eu connaissance de rien autre chose.

Q. Veuillez dire, si vous connaissez quelque chose au sujet de l'administration du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental par monsieur Sénécal, en sa qualité de surintendant ?

R. Le dix sept avril mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), j'ai fait dans la législature locale la déclaration suivante : " Que Louis Adélarde Sénécal, lorsqu'il était surintendant du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, l'aurait administré de manière à en cacher les recettes et les dépenses réelles, dissimulant par là les revenus exacts, dans le but de payer le dit chemin moins cher. " Monsieur le Commissaire m'ayant demandé quelles preuves je pourrais apporter à l'appui de mon accusation, je lui ai répondu

par une lettre datée de Montréal le dix-sept novembre mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885) ; et je dois dire que je n'ai rien à ajouter ni à retrancher à ma lettre. Voici la teneur de cette lettre :

“ Montréal ce 17 Novembre 1885

“ L'Hon. A. B. ROUTHIER,

“ Commissaire Royal,

“ In re Q. M. O & O.

“ Monsieur,

“ J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre, m'invitant à vous faire connaître les faits, sur lesquels je m'appuyais pour faire dans la Législature de Québec, à sa séance du dix-sept avril mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885), la déclaration suivante : Que Louis Adélarde Sénécal, lorsqu'il était surintendant du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, l'aurait administré, de manière à en cacher les recettes et les dépenses réelles, dissimulant par là les revenus exacts, dans le but de payer le dit chemin moins cher. ”

“ Vous me permettrez de vous faire connaître la surprise que j'éprouve en apprenant que les faits dénoncés dans cette motion font partie de ce que vous êtes appelé à connaître par votre enquête. Le fait que le gouvernement et ses amis en chambre ont refusé d'adopter ma motion a convaincu le public, que cette preuve ne serait pas permise, et malgré votre lettre, je suis bien convaincu que le gouvernement actuel, acceptant la responsabilité des fautes des administrations conservatrices qui l'ont précédé, prendra les moyens d'empêcher cette preuve, et qu'il m'est en conséquence bien inutile de vous indiquer les sources où j'ai puisé mes informations.

“ Cependant comme je désire montrer ma bonne foi et laisser à d'autres la responsabilité de rendre votre enquête inutile, je vais vous dire sur quoi je me suis basé pour faire ma déclaration.

“ D'abord vous voudrez bien remarquer que le gouvernement de M. Chapleau n'a pris possession du chemin de fer de Québec à Montréal, que dans le mois de janvier mil huit cent quatre-vingt (1880), et que l'exploitation de la partie ouest de ce chemin entre Montréal et Ottawa n'avait coûté à la province durant l'année fiscale expirée le trente juin mil huit cent soixante-dix-neuf (1879), que la somme de cent quarante et un mille mille neuf cent soixante-dix-neuf piastres et vingt-sept cents (\$141,979.27) (comptes Publics 1879 page 11). La recette durant la même période et pour la même section ouest avait été de cent soixante-douze mille neuf cent vingt et une piastres et quatre-vingt-seize centins (\$172,921.96) (Comp. Pub. 1879 page 10). Donc la recette pour une partie du chemin pendant l'administration de M. Joly avait excédé la dépense de trente mille neuf cent quarante-deux piastres et soixante-neuf cents (\$30,942.69).

“ M. Sénécal prend le contrôle du chemin presque en même temps

“ que le gouvernement, et on trouve dans les comptes Publics pour
“ l’année expirée le trente juin mil huit cent quatre-vingt (1880)
“ pages 7 et 9, que les recettes n’avaient été que de trois cent quatre-
“ vingt-douze mille cinq cent vingt-deux piastres et soixante-douze
“ cents (\$392,522.72), tandis que les dépenses étaient de quatre cent
“ dix-neuf mille huit cent cinq piastres et trente-trois cents (\$419,-
“ 805.33), laissant un découvert de vingt-six mille deux cent quatre-
“ vingt-deux piastres et soixante et une cents (\$26,282.61).

Pour arriver à montrer ce découvert et déprécier en conséquence
“ la valeur du chemin, l’administration de celui-ci avait eu le soin de
“ mettre à la charge des dépenses du trafic une somme de cent qua-
“ rante-deux mille trois cent cinquante-sept piastres et trente-six
“ cents (\$142,357.36), payée pour frais de construction ; suivant la
“ déclaration de l’auditeur de la Province que l’on trouve à la page
“ IV des comptes publics pour l’année mil huit cent quatre-vingt
“ (1880).

“ On ne pourra pas prétendre que cette différence dans le résultat
“ des deux années est due au fait de l’exploitation pour la première
“ fois de la section-est puisque l’état contenu aux pages 7, 8 et 9 des
“ mêmes comptes publics de mil huit cent quatre-vingt (1880) com-
“ prenant la division-est comme la division-ouest, prouve un surplus
“ de cent dix mille neuf cent onze piastres et trente et une cents
“ (\$110,911.31).

“ C’est à vous, monsieur le commissaire, qu’incombe la tâche de
“ faire expliquer ces contradictions par l’auditeur et par M. Sénécal.

“ Un autre fait que vous êtes chargé de faire expliquer par qui de
“ droit, c’est l’offre des syndicats, dont un était plus ou moins con-
“ trôlé par M. Sénécal, de payer à la province un intérêt annuel de
“ trois cent quatre-vingt mille piastres (\$380,000), pour un chemin
“ acheté le quatre Mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), lorsque
“ l’administration de ce chemin prouve, par les comptes publics pour
“ l’année expirée le trente juin mil huit cent quatre-vingt-un, (1881)
“ page 10 et 11, que les recettes n’étaient pour cette année-là que de
“ huit cent quatre-vingt-six mille huit cent quatre-vingt-trois piastres
“ et vingt-huit cents (\$886,883.28), et que les dépenses s’étaient élevées
“ à sept cent cinquante huit mille quatre-vingt-une piastres et soix-
“ ante-dix-huit cents (\$758,081.78), ne laissant qu’un surplus de cent
“ vingt-huit mille huit cent une piastre et cinquante cents (\$128,801.-
“ 50).

“ Vous ne manquerez pas de remarquer que les Comptes Publics
“ préparés après la vente, c’est-à-dire pour l’année expirée le trente
“ juin mil-huit cent quatre-vingt-deux (1882), pages 10 et 11, font
“ voir que cette année-là les recettes s’étaient élevées à un million
“ vingt-quatre-mille neuf cent quatre-vingt-quatorze piastres et qua-
“ tre-vingt-quatorze cents (\$1,024,994.94) et les dépenses seulement
“ à sept cent cinquante-trois mille trois cent dix-neuf piastres

“ (\$753,319), laissant une recette nette de deux cent soixante et onze mille six cent soixante-quinze piastres et quatre-vingt quatorze cents (\$271,675.94).

“ Veuillez consulter et faire expliquer par l'honorable M. Wurtele les états des recettes et dépenses de ce chemin de fer, qu'il a mis devant la Chambre, au moment où elle était appelée à voter la vente ; ces états sont partie annexés à son discours sur le budget durant la session de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et plus spécialement dans l'état que l'honorable M. Wurtele a préparé et mis devant la chambre le quatre avril mil huit cent quatre-vingt-deux (1882). Ces faits n'avaient pas manqué d'attirer l'attention des conservateurs et plusieurs les ont dénoncés avec vigueur lors de la vente du chemin, et ce tant dans le parlement que dans la presse.

“ Je vous référerai aux extraits suivants, que je trouve dans les débats parlementaires de M. Alphonse Desjardins, pour l'année mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

“ Page 146 “ Le Trésorier du chemin de fer rend bien compte, je le crois au moins, au Trésorier Provincial, des recettes brutes du chemin de fer ; mais il ne fait pas de distinction entre ce qui a été dépensé pour sa construction, ce qui me fait croire que le chemin a coûté plus cher que ce qu'il apparaît par les renseignements donnés, à moins que l'on ait fait servir à d'autres fins les recettes brutes du chemin. C'est ce qui peut expliquer pourquoi jusqu'aujourd'hui le chemin n'a pas donné, en revenu net, ce qu'il devait donner, depuis qu'il est administré par le surintendant actuel, malgré qu'on s'attendit à plus fort montant. Depuis deux ans, le chemin n'aurait donné que trois cent mille piastres (\$300,000) de revenu net ; l'année courante doit donner deux cent quarante-six mille quatre-vingt dix piastres (\$246,090), ce qui constitue une augmentation sur l'année précédente de cent mille piastres (\$100,000). Cependant ce revenu de deux cent quarante-six mille piastres (\$246,000) ne représente qu'un capital à 50% de quatre millions huit cent mille (\$4,800,000).

“ Le surintendant, qui administre ce chemin et qui rend compte de ces revenus au gouvernement, doit connaître à fond tout ce qui s'y rapporte, il doit savoir ce qu'il peut en tirer de revenus. Alors comment expliquer l'offre de louer ou affermer le chemin pour la somme, en moyenne, de quatre cent cinquante mille piastres (\$450,000) par année. C'est pour moi une énigme que j'aimerais bien que quelqu'un m'expliquât. Il y a certainement quelque chose de louche, à cet égard, dans cette vente. Le gérant dit au gouvernement : votre chemin ne peut donner en revenu net que deux cent quarante mille piastres par année ; mais moi si vous voulez me le louer, je vous donnerai quatre cent cinquante mille piastres (\$450,000), ou je vous achèterai la partie Est du chemin pour quatre millions (\$4,000,000). La Minerve, qui est considérée l'organe et en grande

partie la propriété du gérant du chemin de fer, semble expliquer cette énigme, dans son numéro du cinq avril courant. Elle nous dit clairement et sans embages, que M. Sénécal avait l'intention, depuis quelques années, d'obtenir du gouvernement l'exploitation du chemin de fer, dont il était gérant, c'est-à-dire d'en devenir le propriétaire avec d'autres de ses amis, que pour cette fin il n'a rien négligé pour le mettre sur le meilleur pied possible ; qu'il a dépensé pour cela des sommes considérables, en argent déboursé, (d'où provenait cet argent) sans compter le temps, les veilles, les voyages répétés (dans les chars officiels sans doute) et les fatigues sans fins. Enfin il voulait acquérir ce chemin de fer à des conditions qui devaient assurer sa fortune et celle des amis. Cela explique aussi les manœuvres auxquelles ce même gérant a dû avoir recours pour arriver à faire accepter son offre au gouvernement, quand d'autres offres étaient bien supérieures à la sienne. C'est ainsi qu'il a dû s'y prendre, voyant que l'offre de Sir H. Allan et autres était bien au-dessus de la sienne et que le gouvernement serait forcé de l'accepter ; alors il eut une entrevue avec le syndicat du Pacifique qu'il savait déjà avoir soumissionné pour l'achat du chemin de fer. Il lui fit comprendre qu'une occasion heureuse s'offrait à lui d'acheter la partie du chemin, dont il avait le plus de besoin pour le moment, c'est-à-dire la partie du chemin depuis Montréal à Aylmer, moyennant trois millions six cent mille piastres (\$3,600,000).

Page 148 au bas. " Ce que je vois de plus clair et de plus attristant dans ce discours, c'est que le premier ministre s'est évertué à diminuer, autant qu'il l'a pu, les revenus actuels et à venir du chemin et à déprécier le crédit de notre Province.

Page 219 : Comment expliquer le fait que l'exploitation coûte aujourd'hui beaucoup plus ? C'est que l'on prend une partie du revenu net pour acheter et entasser dans les magasins de la voie une quantité d'approvisionnements inutiles pour le présent, et cela dans le but de tromper le public sur la valeur de notre propriété. Et l'on donne toutes ces valeurs en sus du chemin lui-même, qui est vendu pour moins que le prix fixé dans le programme ministériel. Maintenant je demanderai à ceux qui sont partisans de la vente, de bien vouloir expliquer comment il se fait que ceux-là même, à qui ont été confié l'administration et l'exploitation du chemin de fer, se déclarent prêts à payer ce qu'ils n'ont pu verser dans le trésor provincial, comme revenu net de leur exploitation, ou ils se trompent aujourd'hui dans l'appréciation de la valeur du chemin de fer au point de vue de la recette, ce qui est tellement peu probable, que je me crois justifiable d'écarter immédiatement cette hypothèse ; ou bien, ce que je crois être vrai, ils n'ont pas accompli leur devoir comme ils y étaient tenus, et dans ce cas, j'ai droit de les blâmer en leur qualité de fonctionnaires publics relevant des mandataires du peuple."

“ Je passe maintenant aux pages 1132 et 1133 des mêmes débats, je me dispense de vous les citer dans ma lettre déjà trop longue,

“ Parmi les scandales, que les conservateurs ont dénoncés dans la célèbre brochure “ Le Pays, le Parti et le Grand Homme ! ” se trouvant les suivants, aux pages 100, 101 et 102. 26 Un homme du caractère de Sénécals nommé administrateur du chemin de fer, 40 malgré un trafic énorme le Chemin de fer du Nord ne rapporte presque rien, sa caisse toujours à sec, tandis que la caisse duSénécals débordait,

“ 69 Il est vrai que certains rapports des recettes et des dépenses se trouvent au livre bleu, mais tout cela n'était connu que d'un très petit nombre. D'ailleurs ces statistiques des livres bleus feraient-elles connaître la position du chemin, telle qu'elle était réellement à la vente ? Non ! Les livres bleus donnaient-ils à l'acheteur tous les renseignements qu'il avait besoin d'avoir, tout ce qu'il était de l'intérêt de la Province de donner ? Non. Par exemple il y avait alors, au service de cette ligne, un trop grand nombre d'employés, puisqu'à peine en possession, les nouveaux acquéreurs, savoir : Sénécals et Cie en ont congédié de suite au-delà de 120 d'un coup. Or en supposant à ces employés seulement un salaire moyen de \$1.50 par jour, cela représente de suite une diminution de dépenses de cent quatre-vingt piastres (\$180) par jour, soit soixante-sept mille piastres (\$67,000) par année, c'est-à-dire l'intérêt calculé à 6 0/000 d'un capital d'un million cent mille piastres (1,100,000) !! Ce fait officiellement constaté eut donc induit l'acheteur à payer au moins un million de piastres de plus. Et cependant ces renseignements M. Sénécals les garde pour lui seul.”

“ Voilà, M. le Commissaire, une accusation précise portée par des conservateurs en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), dans un livre qui a eu un immense retentissement, et dont les dénonciations ont provoqué une division profonde dans le parti conservateur. C'est votre devoir, M. le Commissaire, de rechercher quels sont les auteurs de ce pamphlet, et de les mettre en demeure de soutenir leurs accusations. La rumeur, dont je ne prends pas la responsabilité, a indiqué les noms des Hons. Messieurs Trudel et Beaubien et de S. Pagnuelo Ecr. C. R. et de quelques autres conservateurs ; vous me permettrez de dire que c'est votre devoir de les faire entendre, afin de connaître toute la vérité relativement à ces faits. Avec votre habileté, vous ne manquerez pas de découvrir les auteurs de ce pamphlet, et de les mettre en demeure de prouver leurs assertions. Je prendrai la liberté de vous suggérer aussi d'assigner A. Davis, Ecr., ancien surintendant du chemin de fer du Nord, qui pourra vous dire quelles grandes économies, Mr Sénécals a su se faire sur l'administration du chemin, dont il devint le propriétaire, économies qu'il n'a pas su faire, lorsqu'il l'exploitait pour le compte du gouvernement, ainsi que M. S. Shackell, auditeur de la partie Est du

“ chemin, qui pourra vous expliquer, sans doute, comment un déficit de vingt-sept mille deux cent cinquante-deux piastres et soixante-sept cents (\$27,252.67), a pu être changé en un excédent considérable par un merveilleux revirement de cent quarante-deux mille trois cent cinquante-sept piastres et trente-six cents (\$142,357.36), dont M. S. Drolet a donné le secret dans son rapport du seize mars mil huit cent quatre-vingt un (1881).

“ Une autre suggestion que je me permettrai de vous faire, c’est d’exiger la production, par M. Sénécal, du prospectus de l’emprunt qu’il a tenté de faire, à Paris, France, en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), après la vente du chemin.

“ Voilà, monsieur le Commissaire, les informations que je possède à l’appui de ma motion, espérant qu’elles vous seront utiles et faciliteront votre travail, j’ai l’honneur d’être, etc.

Votre tout dévoué,

ARTHUR BOYER.

L’Hon. A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal,

à Québec P. Q.

Toutes les matières de fait mentionnées dans cette lettre sont vraies au meilleur de ma connaissance. Toutes les matières de fait, qui s’y trouvent, ont été extraites par moi des documents publics et des débats de la Chambre publiés par monsieur Desjardins, et autres documents aussi mis devant le public, mais non d’une manière officielle.

Q. Veuillez dire ce que vous pensez de la vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa & Occidental ?

R. Je n’ai jamais compris l’idée du Gouvernement de construire un chemin de fer, et de le vendre pour moins que le coût de sa construction. C’est pour moi un fait, qui ne souffre pas de discussion, que le prix, que le gouvernement a réalisé de la partie Est du chemin de fer, était bien inférieur à d’autres offres, faites indépendamment des offres de M. Sénécal, et c’est un fait aujourd’hui bien constaté que le syndicat Sénécal a réalisé, sans faire aucune amélioration au chemin, acquis du gouvernement, un bénéfice considérable. Le chemin de fer, acquis par M. Sénécal, était nouvellement construit, et par conséquent non passible de réparations ; le syndicat Sénécal a exploité ce chemin pendant une année avant de le vendre au Grand Tronc, et a réalisé sur cette vente au-delà d’un million.

Q. Les profits, que ce syndicat a réalisés, ne dépendent-ils pas du prix qu’il a pu trouver pour les obligations de la compagnie ?

R. Oui, mais je ne puis pas donner les chiffres officiels sur cette question. Je n’ai fait ici que citer les journaux financiers ou qui s’occupent de finances, et où il a été constaté, que les bons donnés à

monsieur Sénécal par le Grand Tronc pour l'acquit de son prix d'achat ne pouvaient réaliser que quatre-vingt-dix pour cent de leur valeur, et, d'après mes informations, monsieur Sénécal ne les a pas réalisés. Mais je crois qu'il a dû les réaliser par les arrangements intervenus entre le Grand Tronc et le chemin de fer du Pacifique et le gouvernement Fédéral, c'est là l'opinion publique.

Q. Alors si le gouvernement Fédéral n'avait payé que quatre-vingt-dix pour cent sur les bons, il n'y aurait eu que peu de profits ?

R. Oui.

Q. Connaissiez-vous quelque chose au sujet des lignes de St-Lin et de St-Eustache ?

R. Non, je n'en connais rien du tout.

Q. Vous avez dit, qu'il y avait eu d'autres offres pour le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, [quiauraient été plus avantageuses, que celles qui ont été acceptées par le gouvernement, voulez-vous dire quelles sont ces offres ?

R. Ce sont les offres du syndicat Allan-Rivard.

Q. Connaissiez-vous quelque chose au sujet des embranchements de Joliette et Berthier, en construction lors de la vente ?

R. Non.

Q. Il a été dit qu'un certain nombre de députés avaient voté en faveur de la vente du chemin de fer, en considération de certains avantages pécuniaires, souscriptions électorales ou autres valeurs, connaissez-vous quelque chose à ce sujet ?

R. Je ne connais que ce que le public connaît. La chose a été dite et répétée en Cour, sous serment, par monsieur Sénécal, dans une cause de François Côté contre monsieur Sénécal, où dans son témoignage assermenté, monsieur Sénécal a dit qu'il avait dépensé une moyenne de cinq à six cents piastres, par comté, en souscriptions électorales.

Q. C'est tout ce que vous en connaissez ?

R. Oui, c'est tout ce que j'en connais.

Q. Savez-vous, si pendant que monsieur Sénécal possédait le chemin de fer du Nord, les actionnaires ont retiré des dividendes ?

R. Non, je n'en sais rien du tout.

Q. Savez-vous s'ils auraient pu en retirer ?

R. C'est une compagnie à fonds social, et c'est une compagnie qui ne produit ou publie jamais un état de ses affaires, chaque année, ainsi que c'est le cas pour les banques ou autres institutions financières, et je ne puis par conséquent rien savoir à ce sujet.

Et le témoin ne dit rien de plus.

J. P. ROY.
Sténographe.

CANADA,
PROVINCE DE QUÉBEC. } COMMISSION ROYALE.

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q. M. O. & O.

Le cinquième jour de Décembre 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de L'HONORABLE FELIX GABRIEL MAR-
CHAND, notaire et M. P. P., dans le District de , âgé de 53
ans lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evan-
giles,, dépose et dit :

Q. Vous êtes député de l'Assemblée Législative de Québec depuis
combien d'années ?

R. Depuis la Confédération, c'est-à-dire depuis mil huit cent
soixante-sept (1867).

Q. Avez-vous été opposé à la politique du gouvernement de mil
huit cent soixante-quinze (1875), qui s'est chargé de la construction
du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa, & Occidental ?

R. Oui.

Q. Etes-vous encore du même avis que cette politique était mau-
vaise ?

R. Oui.

Q. Voulez-vous nous dire, en quelques mots, quelles sont vos rai-
sons ?

R. La Compagnie, qui avait entrepris la construction des deux
sections du chemin de fer qui ont constitué plus tard le chemin de
fer Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, avait fait au Gouverne-
ment, avant que la politique nouvelle de celui-ci fut adoptée, en mil
huit cent soixante-quinze (1875), pour compléter la construction du
chemin de fer en question, des propositions qui me paraissaient plus
avantageuses, que le projet de la part du gouvernement de recons-
truire lui-même.

Q. Vous considérez que le gouvernement, en se chargeant de cons-
truire lui-même le chemin, se chargeait de lourdes obligations et pre-
nait une grande responsabilité ?

R. Oui, et qu'il aurait pu éviter, en acceptant les propositions des
compagnies qui offraient de le terminer.

Q. Savez-vous, si les compagnies ne s'étaient pas déclarées incapables de continuer la construction à cette époque-là ?

R. J'ai été d'opinion, lorsque cette déclaration a été mise à la connaissance de la Chambre, que c'était à cause du mauvais vouloir du Gouvernement à leur égard, qu'elles en étaient venues à faire cette déclaration, et de la détermination du gouvernement d'adopter sa nouvelle politique, cela me paraissait d'autant plus évident que cette déclaration, autant que je puis me rappeler était faite à la suite du refus de la part du gouvernement d'accepter les propositions faites par ces compagnies.

Q. Vous savez que de nouveaux contrats ont alors été passés entre le gouvernement et les contracteurs ?

R. Oui.

Q. Avez-vous pris connaissance de ces contrats ?

R. J'en ai pris connaissance avec toute la députation, lorsqu'ils ont été soumis à la Chambre.

Q. Avez-vous eu occasion de constater plus tard, que ces contrats étaient defectueux, et que la quantité d'ouvrage, qui y était mentionnée, était tout-à-fait insuffisante ?

R. N'étant pas ingénieur je n'ai pu constater d'une manière pratique où était le défaut de ces contrats, mais j'ai constaté plus tard, avec tout le monde, que les estimations étaient beaucoup audessous du coût réel du chemin.

Q. Avez-vous été opposé au changement de tracé entre Maskinongé et Terrebonne ?

R. Lorsqu'il a été question de ce changement devant la Chambre, j'étais en faveur du maintien du tracé par le bout de l'île de Montréal.

Q. Voulez-vous dire pour quelles raisons ?

R. Nous avions dans le temps beaucoup de raisons de différents genres, tant au point de vue de l'économie du travail, que de la diminution de la distance et de la facilité des travaux, en autant que je puis me rappeler ; mais je ne pourrais pas, sans renouveler les études que j'ai faites à cette époque, définir en détail les raisons pour lesquelles j'étais en faveur du tracé du bout de l'île.

Q. Plus tard vous êtes arrivé au pouvoir, sous l'administration de d'Honorable monsieur Joly, et vous avez continué les travaux commencés sur le nouveau tracé ?

R. Oui.

Q. A-t-il été question alors de revenir à ce tracé du bout de l'île, est-ce que monsieur Peterson, ingénieur, n'était pas d'avis qu'on pouvait revenir à ce tracé ?

R. Je ne puis le dire ; je ne me rappelle pas de ces détails maintenant, car ces travaux n'étaient pas de mon département. Tout ce que je puis dire à cet égard, c'est que le Gouvernement a jugé que les travaux à Terrebonne étaient tellement avancés, qu'un changement dans

le tracé du chemin de fer occasionnerait un surcroît de dépenses considérables à la Province.

Q. Vous avez eu connaissance de la construction du chemin de fer de ceinture (loop-line) à Trois-Rivières ?

R. Oui.

Q. Connaissez-vous les raisons de cette construction ?

R. Les raisons, qui nous ont été données par le ministre des Travaux publics, à cette époque, étaient de nature à justifier cette construction. Je ne serais pas en état aujourd'hui d'entrer dans des détails là-dessus ; je crois que monsieur Joly pourrait parfaitement renseigner la Commission à cet égard.

Q. On a dit que ce *loop-line* avait été construit pour récompenser monsieur Turcotte de l'appui qu'il avait donné au gouvernement d'alors, avez-vous des renseignements à nous donner là-dessus ?

R. Tous les renseignements que j'ai jamais reçus à cet égard, sont à l'encontre de cette prétention.

Q. Connaissez-vous la valeur de la propriété à Montréal ?

R. Je ne suis pas en état d'apprécier la valeur de la propriété foncière de Montréal.

Q. Avez-vous eu connaissance du contrat des *nut-locks* donné au docteur MacKay, sous l'administration Joly ?

R. Non, j'ai pas eu connaissance de ce contrat. O'était une affaire de département, qui a été faite par le ministre, *par interim*, des Travaux Publics, et qui d'après mes souvenirs n'est pas arrivée officiellement à la connaissance des ministres, à l'époque où cette transaction-là a été faite.

Q. Connaissez-vous cette invention de *nut-locks* ?

R. Aucunement.

Q. Savez-vous quelle somme a été payée au docteur MacKay pour cet ouvrage ?

R. Je ne suis pas capable de dire actuellement quelle somme le docteur MacKay a retirée du gouvernement pour ses *nut-locks* ; j'ai entendu parler de la chose dans le temps, mais je ne m'en rappelle pas.

Q. On a dit que ce contrat avait été donné au docteur McKay pour l'engager à souscrire une certaine somme à quelques élections qui se faisaient alors, avez-vous quelque connaissance de cela ?

R. Je jure positivement que je n'en ai aucune connaissance.

Q. Vous n'avez aucune connaissance que le docteur McKay ait souscrit à des élections alors ?

R. Aucune.

Q. Pourriez-vous donner quelques renseignements sur la question des embranchements Joliette et Berthier, sous l'administration Chabreau ?

R. J'ai eu connaissance dans le temps des renseignements, qui ont été produits devant le comité d'enquête de la Chambre, et ce sont

ceux que tout le public a été à même de connaître ; je n'en ai pas d'autres.

Q. Auriez-vous quelques informations à nous fournir au sujet de l'administration du chemin de fer par monsieur Sénécals, comme surintendant ?

R. Les informations ou renseignement que j'ai à l'égard de cette administration, sont contenues dans le rapport de l'enquête, dont je viens de parler et dans les différents documents soumis à la Chambre :

Q. On a dit que monsieur Sénécals avait dissimulé les recettes du chemin de fer, afin d'acheter le chemin à meilleur marché, auriez-vous quelques faits à nous citer sur ce point là ?

R. Ces accusations ont été portées dans la presse, et je crois même dans la Législature, par des hommes se disant en état d'en établir l'exactitude ; elles ont à ce titre attiré mon attention, à l'époque où il en a été question, j'ai pris connaissance, comme tout le public a pris connaissance, des renseignements donnés par ces accusateurs ; mais comme je ne m'attendais pas avoir à répondre sur cette partie de l'enquête, je ne me suis pas préparé, d'une manière particulière, à répondre à ces questions, qui touchent à des sujets, dont je ne me suis pas occupé depuis un certain temps, et dont beaucoup de détails par conséquent peuvent m'échapper.

Q. Avez-vous été opposé à la vente du chemin de fer ?

R. J'ai été opposé au projet de vente du chemin de fer, tel que soumis à la chambre.

Q. Vous n'étiez pas opposé à la vente en principe ?

R. Je n'étais pas opposé à la vente en principe.

Q. Étiez-vous d'avis que le Gouvernement eut pu exploiter le chemin avec autant d'avantage qu'une compagnie particulière ?

R. Je crois que c'est très difficile pour un Gouvernement d'arriver à des résultats satisfaisants en exploitant un chemin de fer.

Q. Vous avez fait des discours en Chambre sur cette question là ?

R. Oui, sur la question de la vente du chemin de fer.

Q. Pouvez-vous dire, si ces discours sont fidèlement, ou à peu-près fidèlement rapportés, par monsieur Desjardins dans son rapport des débats de la Chambre ?

R. Oui, je crois qu'ils sont à peu près fidèlement rapportés.

Q. Vous êtes encore de la même opinion que vous étiez, lorsque vous avez prononcé ces discours ?

R. Oui.

Q. Auriez-vous aujourd'hui de nouvelles raisons à offrir au soutien de votre opinion, de nouveaux arguments à faire valoir ?

R. Depuis que la vente est faite, je ne me suis pas occupé à rechercher de nouveaux arguments, mais je crois que les faits ont depuis justifié l'opinion que j'entretenais alors.

Q. A quels faits faites vous allusion ?

R. Les différentes transactions intervenues depuis cette époque.

Q. Connaissez-vous les arrangements entre le syndicat Sénécal et le Grand Tronc ?

R. Non, je ne connais que ce qui a été publié.

Q. Connaissez-vous quelque chose des derniers arrangements entre le Grand Tronc et la compagnie du Pacifique et le gouvernement Fédéral, connaissez-vous les détails de ces arrangements ?

R. Non, je n'en ai pas eu connaissance.

Q. Vous n'êtes pas en état, de nous dire, non plus, quels profits le syndicat Sénécal aurait réalisés par cet arrangement ?

R. Je ne suis pas en état d'indiquer exactement quels ont été ces profits ; il me faudrait pour cela connaître les conditions de l'arrangement et faire, pièces en mains, un calcul que je ne me suis pas occupé de faire.

Q. Croyez-vous que la Compagnie du chemin de fer du Pacifique avait en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) quelque désir d'acheter la section Est du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, et avait quelque intérêt à l'acheter ?

R. Je crois que l'Honorable monsieur Chappleau a fait mention dans son discours devant la Chambre de négociations verbales entre lui et la Compagnie du Pacifique à l'époque de la vente ; je n'ai aucun renseignement particulier sur ce point.

Q. On a dit que la vente des embranchements de St. Lin et St. Eustache à la Compagnie du Pacifique avait été une spéculation pour les propriétaires de ces lignes, ou les porteurs des bons de ces compagnies, connaissez-vous quelque fait qui soit de nature à nous renseigner sur cette accusation ?

R. Ce sont les accusations particulières, dont j'ai donné connaissance à la Chambre, et pendant la dernière session de la Législature de cette Province, j'ai attiré l'attention de la Chambre sur les accusations portées contre le gouvernement qui avait fait la vente du chemin. Je considérais que cette accusation portait atteinte à ce gouvernement et à l'honneur de la Législature, qui avait sanctionné son action. C'est pourquoi j'ai proposé, par une résolution soumise à la Chambre de référer cette accusation à cette commission. J'ai depuis, en réponse à l'avis qui m'a été donné par l'Honorable Commissaire, fourni par écrit les renseignements, qui sont à ma connaissance personnelle, à l'égard de ces accusations, et j'ai en même temps indiqué le nom des personnes qui, dans mon opinion, peuvent compléter ces renseignements.

Q. Voulez-vous dire, si toutes les matières de faits insérées dans cette réponse par écrit au commissaire sont vraies, au meilleur de votre connaissance ?

R. Au meilleur de ma connaissance je les considère comme vraies.

Q. On a dit que plusieurs députés avaient voté en faveur de la vente, en considération de certains avantages pécuniaires, souscriptions

électorales ou autres faveurs de cette nature, avez-vous quelques renseignements à fournir à cette Commission là-dessus ?

R. Je n'ai aucune connaissance personnelle de ces faits.

Q. Avez-vous pris connaissance du règlement intervenu, après la vente du chemin de fer, entre le Gouvernement et la la cité de Québec ?

R. Pas autrement que la députation en général.

Q. Il ne vous serait pas possible de nous donner certains chiffres là-dessus ?

R. Non ; dans le temps nous avons fait des calculs là-dessus, mais je les ai depuis oubliés.

Q. Connaissez-vous autre chose relativement à l'administration du chemin de fer et relativement à la vente, qui soit de nature à éclairer cette Commission sur les matières de cette enquête, et qui ne soit pas constaté dans les documents publics.

R. Je ne connais que ce qui a été produit devant le public, n'ayant aucun rapport personnel avec ceux qui ont pris part à ces transactions.

Q. Il a été dit, que dans l'intervalle qui s'est écoulée entre l'époque de la vente et celle de la livraison du chemin, on a encombré les magasins d'approvisionnements, est-ce que vous connaissez quelque chose relativement à cela ?

R. Non, je n'en ai aucune connaissance personnelle.

Et le témoin ne dit rien de plus.

ASSERMENTÉ.

A. B. ROUTHIER C. R.

CANADA,
PROVINCE DE QUÉBEC } COMMISSION ROYALE.

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q. M. O. & O.

Le cinquième jour de Décembre 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de WILLIAM EDMOND BLUMHART, de Montréal, Journaliste, dans le District de âgé de 41 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. Quel emploi avez-vous occupé dans l'administration du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, pendant qu'il appartenait encore au Gouvernement de la Province de Québec ?

R. J'ai occupé l'emploi de chef du département de l'approvisionnement.

Q. Vous n'avez rien à faire avec la comptabilité ?

R. J'avais la comptabilité de mon département à faire.

Q. Je veux dire la comptabilité générale ?

R. Non, monsieur, j'y contribuais pour mon département en envoyant au chef de la Comptabilité chaque mois le compte de mes opérations.

Q. Vous voulez dire le compte des opérations faites, c'est-à-dire du mois passé ?

R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce que vous faisiez en même temps une demande des argents, dont le département avait besoin pour le mois suivant ?

R. Non, monsieur, nous ne touchions et nous ne voyions aucun argent. J'achetais, c'est-à-dire, j'étais chargé des achats du chemin de fer, de la tenue des magasins et de la distribution des effets. Quant au règlement des comptes, après avoir été examinés et certifiés, ils étaient envoyés au chef de la comptabilité.

Q. Ils étaient examinés et certifiés par qui ?

R. Par moi, et ils étaient envoyés au chef de la comptabilité qui, lui, les acquittait par chèque.

Q. Quel était le chef de la comptabilité, alors ?

R. C'était M. Louthood, M. Alexandre Louthood.

Q. Quelles étaient vos attributions et vos devoirs ?

R. Mes attributions et devoirs sont énumérés au long au chapitre (10) dix du rapport du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental de l'année mil huit cent quatre vingt-un (1881). Ce rapport avait force de loi durant l'administration. Ce rapport fait connaître en même temps toute l'organisation de l'administration du chemin de fer Québec, Montreal, Ottawa et Occidental.

Q. Durant le temps que M. Sénécal en était surintendant ?

R. Durant le temps que M. Sénécal en était surintendant..

Q. Aucun argent ne passait par vos mains n'est-ce pas ?

R. Aucun argent ne passait par mes mains pour les achats de tout le matériel. Je donnais des ordres et je certifiais les comptes, c'est tout.

Q. Pouvez-vous dire sous le serment que vous avez prêté, que vous avez administré votre département avec toute l'économie possible ?

R. J'ai administré mon département avec toute l'économie possible et dans les meilleures conditions possibles ; et pour de plus amples détails, je vais vous référer à une enquête parlementaire qui a été faite devant le comité des comptes publics qui a porté principalement sur notre département.

Q. C'est en mil huit cent quatre-vingt-un (1881) que cette enquête a eu lieu ?

R. Oui M.

Q. Avez-vous eu alors quelque connaissance des recettes du chemin de fer Québec Montréal, Ottawa et Occidental ?

R. C'était publié chaque mois.

Q. Vous avez eu connaissance des recettes uniquement par la publication ?—personnellement vous n'avez pas eu connaissance des recettes ?

R. Personnellement, non, M. je n'avais rien à y voir.

Q. Vous n'êtes pas en état de nous dire, si le Surintendant général d'alors, M. Sénécal, a rendu un compte exact de ces recettes ?

R. Il n'avait rien à voir à cela, le Surintendant Général.

Q. Mais il rendait compte des recettes du chemin de fer—c'est-à-dire il faisait un rapport constatant que les recettes totales du chemin étaient de tant.

R. Cela se faisait sous son nom, comme les opérations de mon département se faisaient sous son nom. Mais il n'avait pas plus à voir aux recettes générales du chemin de fer qu'il n'avait à voir à mon département. C'était l'auditeur général et le caissier qui avaient tout cela sous leur charge. Ils lui faisaient rapport, lequel rapport, il (M. Sénécal) contresignait ; et il l'envoyait au département.

Q. Il ne touchait pas d'argent ?

R. Il ne touchait pas d'argent, comme vous pourrez le voir au chapitre de l'auditeur général. Il n'avait absolument rien à y voir. Cela ne passait pas par ses mains. Il ne pouvait pas déranger cela, soit d'une colonne à une autre.—C'était ses employés qui déposaient le tout—Il ne pouvait pas soustraire un sou. Tous les montants d'argent étaient déposés en bloc au crédit du Trésor à la Banque Jacques Cartier. S'il y avait quelques dépenses à faire, elles étaient soldées par chèques.

Q. Dans tous les cas ?

R. Dans tous les cas, invariablement. Je puis dire ceci : c'est que je n'ai reçu du Commissaire des Chemins de Fer et du Surintendant-Général qu'un ordre unique, d'acheter l'approvisionnement dans les meilleures conditions possibles, sans aucun égard d'influence politique au autre ; et je puis dire que j'ai suivi cet ordre rigoureusement. Maintenant, à l'automne de mil huit cent quatre-vingt-un (1881), l'automne qui a précédé la vente du chemin de fer du nord, M. Sénécal m'a prévenu de tenir le stock d'approvisionnements aussi bas que possible, au cas où des changements surviendraient dans la propriété ou l'administration du chemin de fer, et que, de fait, j'ai réduit le stock, que nous gardions généralement en magasin, d'une dizaine de mille piastres.

Q. Jusqu'à quel temps avez-vous occupé cet emploi ?

R. J'ai occupé le même emploi jusqu'à la vente.

Q. Voulez-vous dire jusqu'au contrat de vente, ou jusqu'à la livraison ?

R. J'ai conservé le même emploi sous la compagnie qui a acheté le chemin de fer.

Q. Quand en êtes-vous sorti ?

R. Quand j'en suis sorti ?

Q. Quand avez-vous cessé d'occuper cet emploi ?

R. J'ai cessé d'occuper cet emploi le quatorze de juin mil huit cent quatre-vingt trois (1883).

Q. Avez-vous pris aucune part aux négociations qui ont précédé la vente du chemin de fer du nord ?

R. Aucune part officielle. Mais quand il y avait besoin de préparer un mémoire, je le préparais.

Q. On a dit, qu'entre la date du contrat, le 4 de mars mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) et la date de la livraison du chemin le trente (30) de juin suivant, des approvisionnements considérables avaient été accumulés dans les magasins et les stations du chemin de fer, et que l'on avait ainsi livré aux compagnies acquéreurs du chemin de fer plus d'approvisionnements qu'il ne leur en avait été vendu ?

R. C'est le contraire qui est arrivé, à partir du moment de la vente du chemin de fer, nous avons acheté les approvisionnements, au jour le jour. Nous n'avons pas tenu durant cette époque le stock que nous avions l'habitude de garder.

Q. Y a-t-il eu un partage de ces approvisionnements lors de la livraison du chemin de fer ?

R. Oui, monsieur.

Q. Entre les deux compagnies acquéreurs ?

R. Oui, monsieur, la compagnie du chemin de fer du nord, c'est-à-dire les acquéreurs de la partie-Est du chemin ont livré pour un montant de quatre-vingt mille piastres (\$80,000) à la compagnie du chemin de fer du Pacifique et ont gardé le reste pour eux. Ce qui était calculé, d'après les inventaires, comme formant à peu près la moitié.

Q. C'est-à-dire la même somme ?

R. Oui, monsieur. La même quantité, mais quand le partage a été fait, il n'y avait pas la moitié qui restait, il y avait une quantité moindre.

Q. Une quantité moindre que quatre vingt mille piastres (\$80,000) ?

R. Une quantité moindre que quatre vingt mille piastres (\$80,000) qui est restée pour la Section-Est. Je dois vous expliquer que les approvisionnements comprenaient les rails, le bois de construction, les chars en construction, les traverses du chemin de fer qui étaient sur la ligne et toutes les fournitures se rattachant aux ateliers de construction et de réparations pour les chars et les engins.

Q. Pour faire ce partage, il a dû être préparé au temps de la livraison du chemin de fer une espèce d'inventaire ?

R. Les deux compagnies d'un commun accord ont accepté l'inventaire du mois de février, nous avons toujours l'habitude de faire l'inventaire au mois de février, qui était le temps où nous avions le moins d'ouvrage à faire. J'ai justifié au chef d'approvisionnement de la compagnie du chemin de fer du Pacifique les achats et les sorties faites depuis ce temps là, et je lui ai livré les magasins en bloc. Après avoir examiné pendant deux ou trois jours l'inventaire avec les marchandises, qui se trouvaient en magasin, il a accepté l'inventaire en bloc.

Q. Qui, cela ?

R. Le chef d'approvisionnement de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique. Sur ces quatre vingt mille piastres (\$ 80,000), il y avait dans les magasins proprement dits, une quarantaine de mille piastres d'effets qui consistaient en fer, vis, clous, carvelles, etc,

Q. Il y avait une quarantaine de mille piastres en tout, ou seulement dans la partie livrée ?

R. C'était tout ce qu'il y avait en magasins, et le reste de l'approvisionnement était disséminé sur la ligne du chemin de fer et dans les ateliers ; c'étaient les rails, le bois de construction et les approvisionnements pour les ateliers de construction et de réparations.

Q. Le gouvernement n'a pas fait faire d'inventaire non plus à ce moment-là ?

R. Non, M., le gouvernement vendait en bloc, comme il est dit à la première ligue de l'acte de vente.

Q. Y a-t-il eu un inventaire de fait au mois de février mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ?

R. Oui, M.

Q. Je vous demande maintenant, s'il y a eu un autre inventaire de fait, lors de la livraison du chemin de fer ?

R. Non, Monsieur, il n'y a pas eu d'inventaire de fait lors de la livraison du chemin de fer, parce que les deux syndicats acquéreurs ont accepté l'inventaire fait au mois de février mil huit cent quatre-vingt-deux, avec les pièces justificatives de la rentrée et de la sortie des approvisionnements qui avaient pu se faire entre les deux dates.

Q. Etes-vous en état de nous dire à quel montant s'élevaient les approvisionnements au temps de la livraison du chemin ?

R. Je ne puis pas vous le dire de mémoire, mais les livres du chemin le constatent.

Q. Pourriez-vous nous fournir un état plus tard de cela ?

R. Il faudrait que je le ferais faire par le comptable du département qui est en possession des livres.

Le gouvernement s'est fait remettre les livres et les papiers du chemin de fer.

Q. A-t-il été fait un état de ces approvisionnements pour le partage entre les deux compagnies ?

R. Le même système a toujours prévalu.

Q. Comment, le même système a toujours prévalu ?

R. Vous parlez pour les achats ?

Q. Je parle des approvisionnements, a-t-il été fait un état lors du partage entre les deux compagnies ?

R. Oui M. pour la partie des approvisionnements qui a été livrée à la Compagnie du Chemin de fer du Pacifique et qui formait un montant de quatre vingt mille piastres (80,000) environ, quant à la balance, la vente n'était pas limitative, mais comportait tout ce qui dépendait dans le temps du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et qui lui était accessoire, sauf ce qui avait été vendu à la Compagnie du Chemin de fer du Pacifique.

Q. C'était tout ce qu'il y avait au moment de la vente qui était vendu ?

R. Oui monsieur, par les bulletins mensuels que recevait le département des chemins de fer, du chef de la comptabilité, ce département était en état de constater, si le montant des approvisionnements avait été augmenté entre la date de la livraison.

Q. Pouvez-vous nous dire au meilleur de votre connaissance et sous le serment que vous avez prêté, que de fait, au moment de la livraison du chemin de fer, les approvisionnements n'étaient pas plus considérables qu'au temps de la vente ?

R. Ce dont je suis très-certain, c'est que nous n'avons pas acheté dans les quantités ordinaires. Nous achetions tout en très petite quantité ou comme on dit généralement, en termes de commerce, au jour le jour, s'il y a eu différence cela a dû être en moins.

Q. Pouvez-vous nous dire quelles ont été les recettes du chemin de fer, je veux dire de la section-est, depuis son acquisition du gouvernement par la compagnie du chemin de fer du nord ?

R. Je ne suis pas en état de le dire sans consulter les livres ?

Q. Pouvez-vous dire, s'il y a eu des revenus nets partagés entre les membres de la compagnie ?

R. Je suis très-certain qu'aucun dividende n'a été payé aux actionnaires de la compagnie du chemin de fer du nord depuis son acquisition du gouvernement.

Q. Savez-vous si le revenu du chemin de fer a suffi pour payer les intérêts dus au gouvernement ?

R. Je crois qu'il a été insuffisant dans les premiers six mois, mais, je n'en suis pas certain. Je n'en sais rien au juste.

Q. Avez-vous connu quelque chose au sujet de la construction des embranchements de Joliette et de Berthier ?

R. Je les ai vu construire.

Q. Savez-vous, si M. Sénécal avait des intérêts dans ces embranchements et pour quel montant ?

R. Il n'avait aucun de réel, mais, le gouvernement avait besoin de la députation pour autoriser ces embranchements-là, et le chemin de fer du nord avait besoin de ces embranchements pour diverses bran-

ches de commerce et d'industrie qui étaient à créer. Alors, dans l'intervalle, M. Sénécals a fait construire sous sa responsabilité ces embranchements qui devaient être transportés au gouvernement, aussitôt que les chambres les auraient autorisés, mais si les chambres ne voulaient pas les autoriser, il était bien prêt à les garder pour son propre bénéfice.

Q. Savez-vous, si M. Sénécals a réalisé des profits sur la vente qu'il a faite de ces embranchements au gouvernement plus tard ?

R. Je ne pense pas qu'il ait réalisé de profit sur la vente de ces embranchements. Je pense que le compte a été transporté intégralement.

Q. Vous croyez que le gouvernement l'a simplement remboursé ?

R. Le gouvernement l'a simplement remboursé. C'était un compte qu'il faisait à part par le comptable et qui a été simplement soldé par le gouvernement, quand il a eu les pouvoirs nécessaires.

Q. Savez-vous si Monsieur Roberge, qui a construit l'embranchement de Berthier, a fait quelques spéculations dans cet entreprise-là ?

R. Aucune autre que celle qu'il pouvait justement recevoir comme sous contracteur.

Q. Il était sous-contracteur pour la construction de l'embranchement de Berthier ?

R. Oui, Monsieur.

Q. Et vous n'êtes pas en état de nous dire jusqu'à quel montant ?

R. Non, Monsieur.

Q. Voulez-vous nous dire, si depuis l'émission d'obligations par la Compagnie du Chemin de fer du Nord, en vertu de la loi qui l'autorisait, cette compagnie a pu négocier ses obligations et à quel taux elle les a négociées ?

Q. La Compagnie du Chemin de fer du Nord a été incapable de les vendre malgré des tentatives réitérées en Europe, aux Etats-Unis et ici, c'est-à-dire sur les marchés de Londres, de Paris, de Amsterdam et de New-York et ici. La seule transaction qui a été faite sur ces débentures, a été un emprunt représentant la valeur de soixante et cinq pour cent, et les débentures étaient données en garantie pour un compte de cent mille piastres. Ceci ne s'applique pas aux derniers arrangements.

Q. Par les arrangements intervenus entre la Compagnie du Chemin de fer du Nord et le Grand Tronc, la Compagnie du Grand Tronc a-t-elle payé une certaine somme en argent à la Compagnie du Chemin de fer du Nord ?

R. Je l'ignore, mais je puis ajouter ceci, c'est qu'en réalité, ce n'est pas le Grand Tronc, comme corporation, qui a acquis le chemin de fer. Ce sont des particuliers qui ont acheté et vendu des parts de la Compagnie du Chemin de fer du Nord, laquelle compagnie a toujours subsisté et subsiste encore.

Q. Etes-vous en état de nous dire quel profit le syndicat Sénécal a pu réaliser par suite de cette transaction ?

R. Il est impossible de le déterminer vu qu'un certain nombre de dépenses sont encore en litige et que plusieurs actions sont pendantes devant les cours de justice.

Q. Pouvez-vous nous dire, combien les débentures de la Compagnie du Chemin de fer du Nord ont réalisé en vertu des derniers arrangements intervenus entre le gouvernement fédéral, la Compagnie du Chemin de fer du Nord et la Compagnie du chemin de fer du Pacifique ?

R. Elles ont réalisé quatre-vingt-sept et demi.

Q. Savez-vous, s'il y a eu des dépenses faites pour organiser le syndicat Sénécal en vue d'acheter le chemin de fer du nord et quelles sont ces dépenses ?

R. Je suppose que vous faites allusion aux dépenses préliminaires.

Q. Oui.

R. Les dépenses préliminaires ont été très-considérables comme le sont les dépenses de toutes les compagnies que l'on désire organiser en Angleterre, en France, aux Etats-Unis, ainsi qu'au Canada. D'après les renseignements que j'ai eus des gens, qui sont experts en pareille matière, qui ont l'habitude de ces choses là, on a l'habitude de réserver cinq par cent sur le capital, pour les dépenses préliminaires. Ainsi, dans ce cas ci, cela ne s'est pas monté à ce chiffre là, parcequ'une partie des travaux a été faite par M. Sénécal ou ses employés, ou ses amis qui ne se faisaient pas payer. Mais il y a des dépenses légales qui se sont montées à un chiffre très considérable. A chaque pas que nous faisons pour organiser soit la législation, soit le contrat, soit les plans que nous faisons préparer, nous nous heurtons sans cesse à des questions légales. Il fallait alors consulter des avocats, gens qui se font assez bien payer, généralement. Ensuite, dans le cours des négociations, lorsque des changements étaient exigés, cela nous obligeait d'avoir constamment recours à ces mêmes avocats pour de nouveaux services, ce qui augmentait considérablement les dépenses.

A part des avocats, il y avait des questions techniques qu'il fallait faire examiner et répondre par des hommes spéciaux, et, pour un contrat de cette importance, qui engageait l'avenir et qui obligeait à de nouvelles dépenses, une fois le chemin de fer acheté, il a fallu assurer les bases convenablement et faire résoudre ces questions techniques par des hommes les plus capables dans leur spécialité respective. Toute cela coûtait très-cher ; ensuite, il y a eu les dépenses d'impressions, il y avait les dépenses de publicité, il y avait les dépenses de voyages. Il y avait des dépenses, enfin de toute espèce se rapportant à cette affaire. Je ne serais pas capable d'énumérer ce que cela a pu coûter, et ce serait bien difficile de donner ce compte en détail à un moment donné. Mais, je puis dire que toutes ces dépenses se mon-

taient très-cher. Ce sont-là, les dépenses, qui sont généralement portées au chapitre des dépenses préliminaires et qui dans la plupart des organisations, se montent à cinq pour cent du capital. M. Russell, qui était un des organisateurs de la première compagnie du chemin de fer du nord, m'a dit à moi-même quand je lui ai montré le chiffre des dépenses, que cela n'avait pas coûté trop cher. Cela n'avait coûté guère plus que quatre pour cent. Il m'a dit : tant que l'on peut se tenir en bas de cinq pour cent, on n'a pas fait d'extravagance pour l'organisation d'une affaire quelconque. J'ai parlé de cette affaire-là également à M. Bushman, de Londres, qui était très-versé dans ces affaires-là et qui m'a dit la même chose. C'était un monsieur avec qui nous avons eu des pourparlers, pour la société de colonisation que nous étions en frais de lancer en mil huit cent quatre-vingt-trois (1883), et il portait les dépenses préliminaires à cinq pour cent ; d'autres personnes sans m'avoir donné des chiffres précis, en France, à Paris, m'avaient prévenu que les dépenses préliminaires étaient très-considérables toujours, que l'on ne pouvait pas s'attendre à organiser une affaire quelconque, sans faire les dépenses préliminaires ordinaires.

Q. Pourriez-vous entrer dans d'autres détails au sujet de ces dépenses préliminaires ?

R. Ces dépenses préliminaires sont infinies, je vous donne là les grandes lignes, ensuite de cela, ce sont les dépenses de tous les jours et de toutes les manières.

Q. Je suppose que vous n'avez pas pu contrôler vous-même ces dépenses là—Vous ne connaissez pas le montant affecté à chaque item de ces dépenses là ?

R. Non, Monsieur, et c'est impossible que cela puisse se tenir ainsi, j'ai été témoin une fois d'une discussion, dans laquelle Monsieur Sénecal a dit au sujet de ces dépenses préliminaires-là :—“ Je sais à quel montant elles s'élèvent, j'en connais le chiffre et cependant je suis incapable d'en donner les détails, cela m'est impossible. Je puis bien donner les principaux comptes, mais quant à donner les détails pour arriver comme dans un compte d'épicier, que l'on fait pour tant de livres de farine ou d'autres effets, cela m'est impossible, il y a trop d'imprévu.

Q. Sont-ce ces dépenses préliminaires-là que M. Sénecal fixait à soixante-quinze mille piastres (\$75,000) ?

R. Précisément, ce sont ces dépenses-là, lesquelles dépenses préliminaires datent toujours de cinq ou six mois.

Q. De cinq ou six mois avant la vente ?

R. Ces dépenses s'étendent sur une période d'à peu près quatre mois. Cette transaction était une transaction d'un genre nouveau, dans le pays ; nous n'avions pour nous guider aucun précédent ni aucune donnée. Et cette nouveauté a entraîné plus de dépenses préli-

minaires, que les acquéreurs n'en auraient faites dans des affaires plus ordinaires.

Q. Pouvez-vous nous dire, si dans ces dépenses préliminaires, il y avait des souscriptions faites pour les élections précédentes ?

R. Je ne le crois pas.

Q. Savez-vous, si M. Sénécals a souscrit aux élections de mil huit cent quatre vingt-un (1881), le savez-vous personnellement ?

R. Je sais que M. Sénécals a souscrit à l'élection de mil huit, cent quatre vingt-un (1881), mais, je sais également qu'il était le trésorier général du comité conservateur, où étaient reçues les souscriptions que les députés et sous-chefs de sections faisaient, M. Sénécals était chargé de distribuer les dépenses légales pour organisation d'élections.

Q. Pourriez-vous nous dire pour quel montant il a souscrit ?

R. Non, monsieur, je ne pourrais pas vous dire pour quel montant il a souscrit.

Q. Ni pour quel comté en particulier ?

R. Je ne crois pas qu'il ait souscrit pour aucun comté en particulier. Il faisait un travail d'ensemble, comme chef du comité conservateur. Il recevait les souscriptions de tous les auxiliaires qui se chargeaient de lever des souscriptions, et il payait au fur et à mesure les dépenses urgentes qui se présentaient.

Q. On a dit, que plusieurs députés avaient voté en faveur de la vente du chemin de fer du nord, en considération de ces souscriptions électorales ou d'autres avantages pécuniaires, connaissez vous quelque chose à ce sujet là ?

R. Non, monsieur, et je ne le crois pas, parceque les souscriptions électorales ne pouvaient pas être attribuées à M. Sénécals.

Q. Personnellement ?

R. Personnellement. Elles ne pourraient être attribuées qu'au comité conservateur, et non comme venant de sa poche. Car, quant à des considérations personnelles, j'ai été mêlé de très-près à cette vente là, et je connais intimement un grand nombre de députés, et la plupart des députés conservateurs, je les connais sinon intimement, du moins, je les connais assez bien, et je ne crois pas que jamais aucune proposition de ce genre ait été faite, ni acceptée, ni même qu'il en ait jamais été question, cela d'après la connaissance que j'ai depuis plusieurs années de ces gens là, connaissance que j'ai pour avoir travaillé avec eux dans différentes circonstances.

Q. Il a été dit que M. Sénécals, vers ce temps-là, avait prêté des sommes d'argent à quelques députés, avait pris leur billet, mais ne s'était jamais fait rembourser, connaissez-vous quelque chose à ce sujet-là ?

R. Je l'ignore.

Q. Voulez-vous nous dire, si M. Sénécals avait des actions ou était porteur des bons de la Compagnie de chemin de fer de St. Lin et de St. Eustache ?

Q. J'ignore s'il avait des actions dans ces compagnies de chemin de fer, mais je sais qu'il avait des réclamations pour travaux exécutés sur ces chemins de fer, travaux qui avaient été exécutés par lui.

Q. Quelles sont vos relations actuelles avec M. Sénécal ?

R. Je ne suis pas à son emploi ; mais, je suis son gendre, et nos seules relations sont des relations d'affaires.

Q. A quelle date M. Sénécal a-t-il acheté le journal le " Monde " ?

R. Je ne pourrais pas vous donner la date précise.

Q. Est-ce avant ou après la vente du chemin de fer du nord ?

R. C'est après la vente du chemin de fer.

Q. Mais, dans la même année, n'est-ce pas ?

R. Oui, monsieur, c'est dans la même année ?

Q. Combien a-t-il payé pour ce journal ?

R. Voici de quelle manière, M. Sénécal s'est trouvé amené à acheter ou à devenir propriétaire du journal le " Monde. " Il était ami assez intime avec M. Houde, qui se trouvait alors très-gravement malade et en danger de mort ; en même temps, M. Houde se disait très-embarrassé dans ses affaires, gêné par des créanciers, et il aurait voulu ne pas laisser une succession embarrassée. Il eut alors avec M. Sénécal diverses entrevues, et M. Sénécal fût amené à lui prêter d'abord cinq à six mille piastres (\$5000 à \$6000) pour satisfaire aux besoins les plus pressants, et plus tard d'autres sommes s'élevant à un total d'environ treize mille piastres (\$13,000) ou plus. M. Houde eut un mieux temporaire, et il insista à ce que M. Sénécal achetât le journal vu qu'il ne pouvait pas lui garantir le remboursement des sommes avancées par M. Sénécal. Finalement M. Sénécal a consenti à devenir propriétaire du journal et à en payer les dettes, le tout s'éleva à une trentaine de mille piastres (\$30,000,) ce qui excédait la valeur commerciale de cette propriété, mais, il était bien entendu que M. Houde garderait la direction de ce journal, tant que sa santé le lui permettrait, et qu'il le rédigerait en toute liberté.

Q. Savez-vous si M. King avait des intérêts dans les embranchements de St-Lin et de St-Eustache, lorsque la vente de la section-ouest du chemin de fer du nord a été faite à la compagnie du chemin de fer du Pacifique ?

R. Non, monsieur, il n'en avait plus, M. King avait avancé un montant de quarante-cinq mille piastres, mais, il prenait les subsides accordés comme garantie. Ce montant de quarante-cinq mille piastres était requis pour acheter les rails. M. King était garanti par les subsides, de sorte que M. King n'a jamais pris aucun risque dans les dits chemins de fer, n'en a jamais couru aucun. Il a avancé son argent, il en a été remboursé avec son intérêt de six pour cent. Il n'a pas reçu autre chose, et il n'a couru aucun risque naturellement. Il a été remboursé après la vente des chemins de fer avec le subside provincial comme garantie de son prêt. Il avait seulement

avancé l'argent pour acheter les rails et il avait dû toucher le subside.

Q. On a dit que vous exigiez, vous et Monsieur Sénécal, de ceux de qui vous achetiez dans leurs magasins une certaine somme d'argent en sus du prix. Voulez-vous dire ce qui en est ?

R. Je puis répondre comme j'ai répondu devant le comité des comptes publics, durant l'enquête qui a été faite devant ce comité, que non-seulement telle chose n'a jamais été faite, mais chaque fois que l'on a insinué que telle chose pourrait être possible en vue de surenchérir le prix des effets, que nous avons protesté, que nous avons constamment refusé d'effectuer les achats dans de telles conditions et je dirai ceci, c'est que Monsieur le commissaire des chemins de fer, ainsi que le Surintendant m'avaient donné un ordre unique d'acheter les approvisionnements dans les meilleures conditions possibles, sans aucune considération politique ou autre.

Q. Et vous vous êtes conformé à cet ordre ?

R. Oui, Monsieur. Je me suis conformé à cet ordre. Du reste, ma conduite a été scrutée avec la plus grande minutie par le comité des comptes publics, et je vous référerai à l'interrogatoire que j'ai subi devant ce comité des comptes publics, ainsi qu'à celui de tous les autres témoins qui ont comparu, et je n'ai rien à y retrancher.

Q. On a dit que, dans le but de diminuer la valeur du chemin de fer du nord, Monsieur Sénécal avait payé des dettes capitales avec le revenu, c'est-à-dire des dettes qui auraient dû être chargées aux frais de construction.

Connaissez-vous quelque chose à ce sujet-là ?

R. Je l'ignore. C'est au département des chemins de fer d'y voir.

M. Sénécal administrait le chemin de fer, et toutes les dépenses au compte du capital étaient soldées par le département des chemins de fer.

Q. Avez-vous fait partie du Syndicat Sénécal ?

R. Non, monsieur.

Q. Savez-vous si ce syndicat a eu de la difficulté à se former ?

R. Si le syndicat a eu de la difficulté à se former ?

Q. Oui, savez-vous si plusieurs personnes hésitaient à y entrer, vu les risques qu'il y avait dans l'entreprise ?

R. Sans doute, cela a demandé beaucoup de négociations et de parlements, comme dans toutes les affaires du reste. Cela se comprend bien. Cela demande beaucoup de pourparlers.

Q. Considériez-vous dans le temps l'achat du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa & Occidental comme une entreprise qui entraînait des risques ?

R. Je considérais, et je l'ai toujours dit, que l'achat du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, comme affaire commerciale, comme spéculation, était une bien pauvre affaire, et que je ne voyais pas comment on pouvait d'ici à plusieurs années, d'ici à ce que le trafic direct fut établi avec les grands centres de l'ouest, que je

ne voyais pas comment on pouvait espérer à payer l'intérêt sur le capital placé dans cette entreprise-là, non pas des profits sous forme de dividendes, mais même de payer l'intérêt sur le capital qui serait investi dans cette entreprise. Je n'ai pas de données assez exactes pour pouvoir vous dire en chiffres quel a été le résultat. Mais je suis sous l'impression que l'année où le syndicat du Chemin de fer du Nord a exploité le chemin, qu'il n'a pas payé ses dépenses et l'intérêt du capital.

Q. Et depuis ce temps-là ?

R. Depuis ce temps-là, les conditions sont différentes, le chemin de fer étant lié avec un chemin d'une très-grande puissance et d'une très-grande longueur, qui avait une organisation toute faite et qui pouvait, en faisant faire une grande partie du travail de l'administration supérieure par ses propres officiers, diminuer considérablement les frais d'exploitation. Mais on ne peut pas espérer obtenir ces choses-là, comme spéculation distincte. Pour calculer les bénéfices que le syndicat Sénécal a pu faire avec la vente du chemin de fer du Nord aux amis du Grand Tronc, il faut tenir compte aussi des obligations, qu'avait le syndicat Sénécal. Parmi ces obligations-là, il y avait l'obligation de continuer le chemin de fer jusqu'au quai Allan.

Q. Par la rue Dalhousie, savez-vous si cela a été fait ?

R. On a considéré cela comme une obligation—Ceci n'était pas une obligation réellement. Les obligations qu'ils ont assumées, les obligations onéreuses étaient de déplacer la ligne du chemin de fer dans la rue du Prince Edouard et de la passer sur le cours de la Rivière St.-Charles—le contrat pourvoit à tout cela, mais ce à quoi le contrat ne pourvoit pas, c'est de payer le déficit—Cela va coûter cent cinquante mille à deux cent mille piastres (\$150,000.00 à \$200,000.00) de plus que ce qui est prévu par le contrat. Ce que le contrat alloue pour faire ce déplacement-là ne paye guère plus que pour payer les terrains, les droits de passage.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet du règlement avec la corporation de la cité de Québec ?

R. Je connais le règlement—Quant aux négociations, c'est excessivement vague, et c'est une série de pourparlers à n'en plus finir.

Q. Pourrez-vous nous dire, en somme si le règlement est avantageux ou désavantageux pour la Province de Québec ?

R. Je crois que la Province—étant donnée la question des droits respectifs des parties, ne pouvait pas espérer de faire un meilleur règlement—Ensuite, il y avait le règlement de la souscription de la ville des Trois-Rivières, que le Syndicat devait recevoir, et il n'a jamais reçu un sou.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

Assermenté.

A. B. ROUTHIER, C. R.

CANADA, } COMMISSION ROYALE,
PROVINCE DE QUÉBEC. }

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q.M.O. & O.

Le douzième jour de décembre 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royale.

DEPOSITION de ALEXANDRE RODRIQUE MACDONALD
Surintendant de l'Intercolonial, de la Rivière-du-Loup, dans le
District de Kamouraska âgé de 39 ans, lequel, étant dûment
assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. Avez-vous connu quelque chose au sujet de la vente des *serretours* (nut-locks) faite par le Dr MacKay à l'administration Joly ?

R. Tout ce que je connais, c'est ce que le Dr MacKay m'a dit.

Q. Voulez-vous nous dire ce qu'il vous en a dit ?

R. Il m'en a parlé à plus d'une reprise. Il m'a proposé d'entrer en société avec lui, me disant qu'il était sûr de vendre ces nut-locks au gouvernement local.

Q. C'était alors le gouvernement Joly ?

R. Oui, monsieur. Il m'a dit qu'il avait vu le Lieutenant-Gouverneur Letellier, à qui il avait dit, qu'il se proposait de demander de trente à quarante piastres du mille, mais que ce dernier lui avait dit : demandez cinquante piastres vous les aurez tout aussi bien. Sur cela, il lui aurait fait remarquer que M. Joly était contre l'achat des *nut-locks*. Ne vous occupez pas de cela, lui aurait répondu le Lieutenant-Gouverneur. Nous arrangerons bien cela, même il lui fit entendre que M. Joly devait s'absenter prochainement pour un voyage en Europe.

J'ai trouvé cela si extraordinaire, que j'ai refusé d'entrer en société avec lui.

Q. Tout ce que vous venez de rapporter, c'est la conversation du Dr Mackay ?

R. Oui, monsieur.

Q. L'avez-vous revu plus tard après que le contrat a été passé, ou après l'exécution du contrat ?

R. Oui monsieur.

Q. Vous en a-t-il parlé de nouveau ?

R. Il m'en a parlé de nouveau, mais, il ne m'a pas fait les mêmes propositions. Il m'a parlé des profits qu'il avait réalisés, puis en badinant, il m'a dit : à présent, il est probable que je vais avoir un autre contrat de M. Joly pour défaire ces *nut-locks* là.

Q. Vous a-t-il jamais dit, qu'il avait eu ce contrat là, à condition de faire des souscriptions électorales ?

R. Oui monsieur.

Q. Il vous l'a dit ?

R. Oui monsieur.

Q. Comment vous a-t-il dit cela ?

R. D'une manière bien précise, qu'il devrait fournir pour les élections.

Q. Vous a-t-il dit pour quel montant ?

R. Je ne me rappelle pas.

Q. Il ne nous a pas dit plus tard pour quel montant il avait souscrit ?

R. Je crois me rappeler qu'il m'a dit avoir souscrit plusieurs mille piastres.

Q. Vous a-t-il dit dans quelle élection ?

R. Il est possible qu'il me l'ait dit, même, il a dû me le dire, mais je ne m'en rappelle pas, je crois qu'il y a eu une élection à St. Hyacinthe dans le temps, l'élection de M. Mercier, mais je ne suis pas certain, Je me rappelle de cela d'une manière vague.

Q. Connaissez-vous autre chose ?

R. Non monsieur.

Q. Savez-vous s'il y avait un *nut-lock* appelé *nut-lock* Chapleau ?

R. Oui monsieur.

Q. Quelle différence y a-t-il entre les deux ?

R. Celui de M. Chapleau est bien supérieur.

Q. Voulez-vous dire la différence qu'il y a entre les deux ?

R. Celui de M. Chapleau est infiniment supérieur, je l'ai soumis à notre *road-master* et il m'a dit qu'il était bien supérieur.

Q. Vous l'employez sur votre chemin ?

R. Je ne sais pas, si on l'a sur tout le chemin, mais, dans ma division, il y est et on s'en trouve très-bien.

Q. Savez-vous si le *nut-locks* Mackay est employé aujourd'hui ?

R. Je ne peux pas vous dire, le fait est que je ne m'en suis jamais occupé. Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

Assermenté.

A. B. ROUTHIER, C. R.

CANADA. } COMMISSION ROYALE.
PROVINCE DE QUÉBEC. }

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q. M. O. & O

Le douzième jour de décembre 1885-

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de JEAN BAPTISTE MONIER de Montréal, journaliste, dans le district de Montréal âgé de 37 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. Vous êtes un des rédacteurs de *l'Etendard* ?

R. Oui, M.

Q. Depuis combien d'années ?

R. Depuis sa fondation.

Q. C'est-à-dire depuis ?

R. Il y aura trois ans au mois de février. La publication de *l'Etendard* a commencé, il y aura trois ans le premier de février, ce qui nous porte en mil huit cent quatre-vingt-trois (1883).

Q. Vous avez écrit un certain nombre d'articles je crois sur la vente du chemin de fer du Nord ?

R. Oui, M.

Q. Alors vous en avez fait une étude particulière ?

R. Oui, M. d'autant plus que j'étais pas mal au courant de cette question-là, par les rapports que j'avais eus avec M. Rivard et M. Beaubien.

Q. Et d'autres ?

R. Oui, M.

Q. Vous avez agi je crois comme secrétaire de M. Rivard ?

R. Pardon, j'ai été secrétaire de M. Beaubien, pendant qu'il était Orateur de l'Assemblée Législative, ensuite, je lui ai rendu quelques services à peu près dans le même genre depuis ce temps-là. J'ai été attaché à son bureau, et lorsqu'il s'est agi de la vente du chemin de fer du Nord, j'ai agi comme secrétaire du syndicat.

Q. Du syndicat Allan-Rivard ?

R. Du syndicat Allan-Rivard.

Q. Avez-vous eu connaissance, pendant que vous étiez secrétaire de ce syndicat, des pourparlers qui ont pu avoir lieu entre ses membres et quelques-uns des membres du gouvernement ?

R. J'ai eu connaissance naturellement des lettres qui ont été écrites, des lettres officielles qui ont été publiées.

Q. Des lettres échangées entre le syndicat Allan-Rivard et le gouvernement ?

R. Des lettres échangées entre le syndicat et le gouvernement, c'est-à-dire que j'ai eu connaissance des lettres écrites par M. Rivard au gouvernement. Mais, je n'ai pas eu connaissance de réponses du gouvernement.

Q. M. Rivard a déjà produit devant la commission, quelques lettres et dépêches télégraphiques, en auriez-vous d'autres à produire au sujet de cette vente du Chemin de fer du Nord ?

R. Je ne crois pas en avoir d'autres. J'étais sous l'impression jusqu'à ces jours-ci, qu'il y avait une lettre, qui n'avait pas été publiée, mais en revoyant les documents avec M. Rivard, j'ai vu que tout était publié.

Q. Alors vous ne connaissez pas d'autres correspondances ou dépêches télégraphiques sur cette question qui n'aient pas été publiées ?

R. Non, monsieur.

Q. Voulez-vous nous dire, si ce syndicat Allan-Rivard était très-sérieux dans ses démarches, et s'il paraissait désireux d'acquérir le Chemin de fer du Nord ?

R. Je le crois. J'ai toute les raisons du monde de le croire sérieux. Je sais que Sir Hugh Allan avait déjà, dans les mêmes circonstances, fait des offres au gouvernement ; et même avant de se joindre au syndicat Allan-Rivard, en mil huit cent soixante-dix-sept (1877), il avait déjà fait des offres pour l'affermage du chemin de fer, au moins l'affermage d'une partie du chemin, et je crois que Sir Hugh Allan et ceux que je connais des autres membres du syndicat étaient très-sérieux. Ils avaient envie d'avoir le Chemin de fer du Nord, de l'acheter ou de le louer.

Q. Avez-vous eu connaissance d'une tentative de fusion entre les deux syndicats, le syndicat Allan-Rivard et le syndicat de M. Sénécal ?

R. Personnellement, non, monsieur ; je savais que M. le curé Labelle

s'en est occupé, mais je n'ai pas eu connaissance personnellement des négociations qui ont pu avoir lieu.

Q. Savez-vous pourquoi cette fusion entre les deux syndicats n'a pu avoir lieu ?

R. Je vous dirai bien mes convictions, mais je n'ai pas eu une connaissance personnelle.

Q. Je voudrais de vous des renseignements, des faits ?

R. Je n'ai pas eu une connaissance personnelle.

Q. Cela n'empêche pas l'expression de vos convictions, pourvu qu'elles soient déduites de faits ou de renseignements, dont vous auriez eu connaissance ?

R. Une des raisons, pour lesquelles la fusion n'a pu avoir lieu, était que le syndicat Allan-Rivard voulait avoir le contrôle d'une majorité des actions et que la chose a été refusée.

Q. Avez-vous eu connaissance d'une entrevue entre les représentants des deux syndicats, et dans laquelle M. Sénécal aurait dit, que si la fusion entre les deux syndicats avait lieu, il faudrait lui rembourser la somme de soixante quinze mille piastres (\$75,000) de dépenses préliminaires ?

R. Je n'ai pas eu une connaissance personnelle de ces faits là.

P. Vous êtes-vous trouvé présent à des négociations qui ont eu lieu entre le Premier Ministre d'alors, l'Honorable Monsieur Chapleau et quelques uns des membres du syndicat ?

R. Non, monsieur, c'est monsieur Rivard qui agissait au nom du syndicat Allan-Rivard, et c'est lui qui voyait M. Chapleau.

Q. Avez-vous quelques faits ou quelques renseignements à fournir à cette Commission, tendant à établir que le gouvernement ne voulait pas vendre à ce syndicat Allan-Rivard, mais tenait tout particulièrement à vendre au syndicat Sénécal ?

R. C'est bien ma conviction, et cette conviction provient d'études de documents qui ont été publiés. Le syndicat Allan-Rivard, au point de vue de la solvabilité, offrait au moins autant de garantie que le syndicat Sénécal. D'un autre côté, il était aussi à même que celui de M. Sénécal, je crois, de procurer à la province de Québec les avantages des connexions avec les chemins de fer de l'ouest, comme le prétendait Sir Hugh Allan, qui devait être déjà en communication avec ces chemins de fer de l'ouest pour le trafic de sa ligne de vapeurs. Et enfin l'offre du syndicat Allan-Rivard me semble, quant aux chiffres, préférable à celui du Syndicat de M. Sénécal. Dans ces convictions-là, si M. Chapleau, ou le gouvernement d'alors, avait tenu à donner le Chemin de fer du Nord au plus offrant et à celui qui offrirait les meilleures garanties, il aurait dû, entre le syndicat Sénécal et le syndicat Allan-Rivard, choisir le syndicat Allan-Rivard.

Maintenant la conduite de l'Honorable M. Chapleau, à la fin de ces négociations, tend à prouver qu'il tenait à vendre au moins une

partie du Chemin de fer du Nord à M. Sénécal, et voici pourquoi je dis cela ; c'est parce que M. Chapleau et son gouvernement avaient négocié depuis plusieurs années avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique pour lui vendre le Chemin de fer du Nord. La compagnie du Pacifique avait fait plusieurs offres. Ils avaient commencé, je crois pas offrir six millions de piastres (\$6,000,000), ensuite ils avaient offert six millions et demi de piastres. Dans ce temps là le Chemin de fer du Nord n'était pas encore complet, il y avait encore beaucoup de travaux à y faire. Il n'y avait pas de pont à Hull et dans l'hiver de mil huit cent quatre vingt-un (1881) à mil huit cent quatre vingt deux (1882), l'Honorable M. Chapleau a eu une offre très-avantageuse de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique, peut-être pas plus avantageuse que celle qu'il a acceptée au point de vue purement financier, mais, au point de vue de l'avantage qui pourrait en résulter pour la Province de Québec, cette offre-là me semble préférable à toutes les autres. Dans son discours, qu'il a prononcé dans la chambre, discours qui a été publié, l'Honorable M. Chapleau dit que la compagnie du Chemin de fer du Pacifique lui a offert huit millions sept cent cinquante mille piastres (\$8,750,000,) dont sept cent cinquante mille piastres (\$750,000) devaient être dépensées en travaux pour achever la ligne, et les huit millions de piastres (\$8,000,000) devaient être payés en obligations ou débetures portant intérêt à quatre pour cent.

Il est évident que l'intérêt annuel n'aurait pas été aussi élevé que celui qu'il retire aujourd'hui. Mais, d'un autre côté, le chemin de fer du nord se serait trouvé immédiatement tout entier entre les mains de la compagnie du Chemin de fer du Pacifique. Toute la ligne, la partie du pays traversée par le Chemin de fer du Nord, aurait bénéficié du trafic du Chemin de fer du Pacifique, surtout les villes de Montréal et de Québec ; et puis, il est bien probable que s'il eût eu immédiatement son chemin de fer jusqu'à Québec, il est bien probable que la Compagnie du Pacifique n'aurait pas hésité à acheter l'Intercolonial pour avoir un débouché par la Rive Sud, mais, comme ensuite, il s'est trouvé empêché d'arriver à Québec, à moins de subir les prétentions exorbitantes de la compagnie du Grand Tronc, ils ont négocié pour avoir une ligne de chemin de fer du côté Sud. Pour en venir à notre question, cette offre de la compagnie du Chemin de fer du Pacifique par elle-même, quoiqu'on ait dit depuis qu'il y en avait eu une autre plus avantageuse, je la considère supérieure à toutes les autres qui ont été faites ; et il me semble que l'Honorable M. Chapleau aurait dû l'accepter, mais il ne voulait pas vendre à la compagnie du Pacifique, non plus, M. Stephen l'a dit ; du moins, il l'a fait comprendre, dans une lettre qui a été publiée pendant la session de mil huit cent quatre-vingt quatre (1884) avec d'autres lettres de Sir Hector Langevin et de M. Sénécal.

Q. Que disait cette lettre de M. Stephen ?

R. Il disait qu'on lui avait fait entendre, qu'il était inutile de négocier pour l'achat de tout le Chemin de fer du Nord. Voici donc, M. Chapleau qui ne veut pas vendre le Chemin de fer du Nord tout entier au syndicat du Pacifique. Il ne veut pas le vendre non plus au syndicat Allan-Rivard, mais il allait naturellement se trouver dans une difficulté assez considérable pour expliquer son refus, s'il lui fallait présenter à la Chambre un projet de vente à M. Sénécal pour la ligne entière, malgré ces différentes propositions. Alors, je crois que la conclusion qui me semble logique dans ce raisonnement-là a été celle-ci : il s'est décidé à vendre la partie-ouest du Chemin de fer du Nord à la Compagnie du Pacifique qui l'a achetée, au prix que M. Chapleau lui a demandé, et puis, immédiatement après cela, je crois que c'est quatorze jours après, il a vendu l'autre section, c'est-à-dire, la section-est du chemin à un syndicat composé de M. Sénécal, de M. McGreevy et de deux autres personnes qui se sont retirées immédiatement après, M. Aldéric Ouimet et M. Alphonse Desjardins.

Entre le moment de la vente de la section-Ouest à la compagnie du Pacifique et celui de la vente de la Section-Est au syndicat de M. Sénécal, il ne s'est écoulé, comme je le disais tout à l'heure, que quatorze jours, disons une quinzaine de jours ; pendant ce temps là, le gouvernement n'a pas annoncé publiquement son intention de vendre la partie Est du chemin de fer. Je ne sais pas, s'il l'a fait privément à d'autres personnes ; mais on ne savait pas encore, s'il allait continuer à exploiter le chemin pendant quelques temps, ou s'il voulait le vendre. Je crois que ce fait a empêché que d'autres soumissions fussent faites en concurrence avec celles de M. Sénécal. D'ailleurs le temps a été trop court pour faire une soumission. C'était impossible à un groupe de capitalistes quelconque, de faire les calculs, de ramasser les données nécessaires pour faire une offre pour cette partie du chemin de fer. Cette partie du chemin était la plus longue, n'avait peut-être pas plus de valeur par mille que l'autre, mais cependant comme elle avait coûté plus cher, il est probable qu'on aurait pu en obtenir au moins un prix assez considérable. L'ensemble de ces faits là, de cet enchaînement de faits là, me fait conclure que l'Honorable M. Chapleau tenait à vendre au moins une partie du chemin de fer du nord à M. Sénécal,

Q. Maintenant, savez-vous si le syndicat Allan-Rivard ou quelqu'un de ses membres a été informé, que le gouvernement avait décidé de vendre la section Ouest du chemin à la Compagnie du Pacifique ?

R. Non, monsieur.

Q. Vous n'en savez rien ?

R. Non, monsieur.

Q. Etait-ce connu publiquement, à ce moment là, que le gouvernement avait décidé de vendre la section Ouest à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique ?

R. Dans le public, si je puis en juger, d'après ce qu'en disent les journaux, on a su la chose. Les faits sont ceux-ci : Les négociations sur ces faits là n'ont été ébritées que deux ou trois jours avant la conclusion du marché. Naturellement, je ne voudrais pas affirmer la chose sous serment, il y a si longtemps de cela. Il y a trois ou quatre ans. Mais, c'est l'impression qui m'en est restée.

Q. Vous avez parlé plus haut à diverses reprises de la vente de la section-Ouest à la Compagnie du Pacifique et de la vente de la section Est au syndicat de M. Sénécal, voulez-vous nous dire si vous entendez par là réellement les contrats de vente, qui ont été passés avec ces compagnies, ou simplement les propositions acceptées par le gouvernement ?

R. Je voulais parler de la date, à laquelle les propositions des divers syndicats ont été acceptées par le gouvernement, ce qui constituait une vente sujette à ratification par la chambre.

Q. On a dit que plusieurs députés avaient voté en faveur de la vente du chemin de fer du Nord, moyennant certains avantages pécuniaires, souscriptions électorales, ou autres faveurs, voulez-vous nous dire si vous connaissez quelque chose se rattachant à cette accusation ?

Q. Je sais, que lors des élections générales, en mil huit cent quatre-vingt-un (2881), dans le mois de décembre, à la fin de l'automne de mil huit cent quatre-vingt-un, Monsieur Sénécal a fourni de l'argent à un certain nombre de députés pour faire leurs élections.

Maintenant, la " Minerve " a dit que M. Sénécal se préparait depuis deux ans à acheter le chemin de fer du Nord. Le public a pu en conclure, que les souscriptions électorales de M. Sénécal étaient faites en vue de préparer l'achat du dit chemin de fer.

Q. Voulez-vous nous dire quelle connaissance vous avez de ces souscriptions électorales ?

R. J'ai vu une copie d'une déposition donnée en Cour, sous serment, par M. Sénécal, dans laquelle déposition M. Sénécal dit qu'il a souscrit de cinq à six cents piastres pour l'élection d'un candidat conservateur dans le comté de Verchères, et que c'est à peu près la somme qu'il a souscrite dans divers autres comtés.

Q. C'est tout ce que vous avez à dire sur ce point-là ?

R. Oui, M.

Q. Maintenant, voulez-vous nous dire, si vous connaissez quelque chose au sujet des embranchements de St-Lin et de St-Eustache, vendus à la Compagnie du Chemin de fer du Pacifique, en même temps que la section-ouest du chemin de fer du Nord ?

R. Je connais à peu près ce que le public peut en connaître, que ces chemins-là ont été vendus à un prix supérieur à ce qu'ils avaient coûté à la Compagnie qui en était propriétaire lors de la vente. Quant à ces chemins de fer, ils ne profitèrent pas de la vente, parce que la compagnie du chemin de fer des Laurentides était propriétaire

d'une façon à peu près nominale, les véritables propriétaires étaient les porteurs des obligations de la Compagnie.

Q. Qui étaient ces porteurs de bons ?

R. Cela devait être ou Monsieur Sénécal ou Monsieur le colonel King. Je crois que c'est monsieur Sénécal, sinon personnellement au moins comme fidéi-commissaire pour le colonel King, mais les obligations ont été transportées par monsieur deLongchamps au colonel King,

Q. Par Monsieur deLongchamps, en quelle qualité ?

R. En qualité de constructeur du chemin.

Q. Comme contracteur du chemin ?

R. Comme constructeur du chemin, Monsieur DeLongchamps n'a rien reçu en argent de la Compagnie, et il n'a été payé qu'en obligations.

Q. Et il a transporté ces obligations ?

R. Il a transporté ces obligations pour se procurer des fonds du colonel King.

Q. Savez-vous d'une manière certaine, que Monsieur Sénécal était le porteur des bons de ces compagnies lors de la vente au chemin de fer du Pacifique ?

R. Non, Monsieur.

Q. Alors comment le savez-vous ?

R. Je ne le sais pas personnellement. Ce n'est pas à ma connaissance personnelle, je le sais pas la rumeur publique, et ensuite par le soin que l'on a mis à faire payer ces chemins de fer à un prix satisfaisant pour Monsieur Sénécal.

Q. Savez-vous combien ont été vendues ces obligations au porteur quel qu'il fût ?

R. Lors de la vente.

Q. Avant la vente à la Compagnie du Pacifique naturellement ?

R. Avant la vente à la Compagnie du Pacifique, ces obligations ont été transportées au Colonel King pour la somme de quarante cinq mille piastres (\$45,000). Ces informations-là me viennent, autant que je puis me rappeler, de Monsieur Chapleau lui-même dans un discours à la Chambre, à Québec, dans la première session de mil huit cent soixante dix-huit (1878).

Q. Savez-vous si le gouvernement avait contribué de quelque façon à la construction de cette ligne de St-Lin ?

R. Il y a eu une subvention de six mille piastres par mille autant que je puis me rappeler votée pour ce chemin de fer.

Q. Mais autrement que par des subventions ?

R. Non, M. je n'ai pas connaissance.

Q. Est-ce, que M. King et M. Sénécal étaient les seuls porteurs de bons de cette compagnie ?

R. Oui, M. lors de la vente, ils devaient être à peu près les seuls, parcequ'ils avaient acheté un certain nombre d'autres obligations qui étaient entre les mains de M. Pangman lui-même, et je crois, aussi

d'une autre personne, dont je ne me rappelle pas le nom. Ces faits ont été connus du public par des actions, qui ont été prises contre M. Sénécal pour lui faire remettre ces obligations contre le paiement de la somme avancée, qui était bien inférieure à la valeur nominale des obligations.

Q. Pouvez-vous citer d'autres faits, tendant à établir que les porteurs de bons du chemin de fer des Laurentides ont fait une spéculation dans cette vente de leur ligne au chemin de fer du Pacifique ?

R. Non, M. Je n'ai pas d'autre fait que celui-là. Le fait que, lors de la vente au chemin de fer du Pacifique, les anciens porteurs de bons, qui les avaient transportés à M. Sénécal, comme garantie collatérale, se sont empressés, aussitôt la vente faite, de réclamer ces obligations, en offrant de rembourser les sommes avancées, ce fait indique assez que les obligations avaient augmenté considérablement de valeur.

Q. Vous n'êtes pas en état de nous fournir des chiffres à ce sujet-là ?

R. Non, monsieur, monsieur de Bellefeuille aurait pu le faire, je crois, mais moi, je ne suis pas en état de le faire. M. de Bellefeuille était le secrétaire de la Compagnie des Laurentides, et il était l'avocat de la famille Pangman. Il aurait pu vous dire combien on avait avancé à M. Pangman sur les obligations au montant de vingt ou vingt-cinq mille piastres, à combien il les estimait, lorsqu'il en a réclamé la restitution de M. Sénécal.

Q. Tout ce que vous venez de dire se rapporte à l'embranchement de St-Lin ?

R. Oui, monsieur.

Q. Maintenant avez-vous quelque chose à nous dire, au sujet de l'embranchement de St-Eustache ?

R. Quant à l'embranchement de St-Eustache, il a été vendu cinquante mille piastres (\$50,000). Il a six (6) milles de long, je crois. La municipalité de St-Eustache, si je ne me trompe pas, a fourni le *right of way*, le droit de passage. Le gouvernement a prêté les rails, de sorte qu'en mettant le coût de six mille piastres (\$6,000) par mille, je crois que cela est amplement suffisant pour la longueur du chemin, ce qui fait une différence de quatorze mille piastres entre le prix qu'il a dû coûter et le prix qu'il a été vendu. Je ne mets que six mille piastres (\$6,000) par mille pour le terrassement, pour l'établissement de la voie, pour les *ties* et pour les traverses, parceque cette ligne est toujours sur un terrain parfaitement de niveau. Il n'y a ni pont, ni remblais, ni tranchées qui ont été faits.

Q. Savez-vous qui est-ce qui était propriétaire de cette ligne-là, lors de la vente à la Compagnie du Pacifique ?

R. J'ai tout lieu de croire que c'était M. Sénécal, sinon possesseur personnel, au moins par tierce partie.

Q. Au moyen d'une tierce partie, qui lui aurait prêté son nom ?

R. Au moyen d'une tierce partie qui lui aurait prêté son nom.

Q. Ce ne sont que des conjectures, je suppose ?

R. Ce sont seulement des soupçons, je n'ai pas d'information personnelle là dessus.

Q. Pouvez-vous nous dire quels sont les profits que M. Sénécal a pu réaliser, en vertu des arrangements que la Compagnie du Chemin de fer du Nord a faits avec le Grand Tronc en mil huit cent quatre vingt trois (1883) ?

R. Cela dépend absolument du montant de stock que M. Sénécal avait dans la Compagnie du Chemin de fer du Nord. Il est très difficile d'affirmer positivement ce fait là, vu que cela dépend d'une transaction d'une nature tout-à-fait privée entre la compagnie du Grand Tronc et M. Sénécal, et d'une nature tellement privée, que Sir Henry Tylor, le président de la Compagnie du Grand Tronc, n'a pas cru devoir même l'expliquer à ses actionnaires, autrement qu'en disant que la Compagnie du Grand Tronc avait payé une somme de vingt cinq ou de vingt sept mille livres sterlings, je crois, pour le contrôle d'une majorité du stock. Maintenant, je ne pourrais pas vous dire que je le sais positivement. Mais, d'après les avancées de la " Minerve " et de personnes qui touchent de très près à M. Sénécal, il a dû y avoir une portion très considérable de ce million deux cent cinquante mille piastres (\$1,250,000) d'obligations, dont l'émission a été autorisée par le parlement fédéral, en sus du coût de la ligne.

Q. Savez-vous si ces obligations ont été négociées ?

R. Elles n'ont pas été négociées que je sache. Mais M. Sénécal les a données en garantie collatérale à des capitalistes et à des Banques pour garantie d'avances à lui faites.

Q. Savez-vous à quel taux et pour quel montant ?

R. Je crois que cela a dû varier suivant les perspectives de vendre le chemin de fer à la Compagnie du Pacifique, mais je ne le sais pas.

Q. Avez-vous connu quelque chose de l'administration de M. Sénécal comme surintendant du Chemin de fer du Nord ?

R. Je n'ai connu rien autre chose que ce que le public a pu en connaître.

Q. Alors vous n'êtes pas en état de nous dire, s'il a bien ou mal administré, ou s'il a rendu compte fidèlement des recettes du chemin de fer ?

R. Non, monsieur, je ne pourrais pas vous dire, s'il a rendu compte des recettes du chemin de fer ; seulement il y a certaines coïncidences, qui ont porté plusieurs personnes à croire qu'il se servait quelquefois de l'argent du chemin de fer pour ses spéculations personnelles, mais ce sont plutôt des coïncidences, je ne pourrais pas vous dire que ce sont des preuves.

Q. Ces convictions que vous avez, pouvez-vous les appuyer sur certains faits ?

R. Le fait, qui me fait croire cela, est celui-ci, c'est qu'avant d'avoir l'administration du Chemin de fer du Nord, M. Sénécal était

insolvable notoirement et à ma connaissance, il ne possédait même pas les meubles de sa résidence. Ensuite, du moment qu'il est entré dans l'administration du Chemin du Nord, il spécula à la Bourse, il fait diverses avances, par exemple, pour construction d'embranchements de chemin de fer, avec quelques amis il réussit à s'assurer le contrôle de la compagnie du Richelieu, ce qui a dû exiger une avance de fonds assez considérable. Enfin, de ce moment là, on voit qu'il a de l'argent et avant il n'y avait pas moyen de lui en trouver avant, il avait été locataire du chemin de fer Lévis et Kénébec, et les porteurs de bons anglais avaient été forcés de l'expulser de force, parcequ'il ne payait pas l'intérêt des bons.

Q. Quelle conclusion tirez-vous de là ?

R. La conclusion du rapprochement de ces deux faits est que M. Sénécal donne lieu de soupçonner, qu'il se servait de l'argent du Chemin de fer du Nord pour faire des spéculations personnelles.

Q. Savez-vous comment était organisée l'administration du Chemin de fer du Nord, et quelles étaient les attributions de M. Sénécal ?

R. Non, monsieur, je ne connais pas l'organisation intérieure de l'administration du chemin de fer. Quant aux attributions de M. Sénécal, je crois qu'il était gérant du chemin, et que son salaire consistait en une commission de tant pour cent sur les recettes.

Q. Savez-vous, s'il pouvait toucher lui-même les recettes du chemin de fer ?

R. Non, monsieur, je ne le sais pas, puisque je ne connais pas l'organisation intérieure du chemin.

Q. Avez-vous connu quelque chose au sujet de la construction des embranchements de Joliette et de Berthier ?

R. J'ai connu peu de choses quant à cela.

Q. Connaissez-vous quelque autre chose se rattachant aux matières de cette enquête, je veux dire quelque chose qui ne serait pas constaté par des documents publics ?

R. Je ne connais aucun autre fait, dont je pourrais faire une preuve à ce sujet.

Q. Savez-vous, si en mil huit cent quatre-vingt-un (1881), lors des élections générales, M. Sénécal était le président du comité des conservateurs, et si l'argent qu'il distribuait provenait de souscriptions ?

R. Oui, monsieur, je sais qu'il était président du comité électoral, le comité central, et qu'il y a eu de l'argent de souscrit par un certain nombre de conservateurs pour faire les élections, mais, dans sa déposition, il n'a pas l'air de vouloir parler du tout de l'argent du fonds électoral.

Q. Est-ce que le fait de la nomination de M. Sénécal comme surintendant du Chemin de fer du Nord n'était pas de nature à lui faire obtenir du crédit ?

R. Sans doute, cela pouvait lui donner du crédit.

Q. Vous ne savez pas, si l'argent qu'il paraissait avoir après sa

nomination comme surintendant du Chemin de fer du Nord n'était pas obtenu sur crédit ?

R. Généralement le crédit a besoin d'être appuyé sur des garanties, et quand même un homme acquerrait une position assez lucrative, s'il n'a pas de garantie plus substantielle que sa position, on lui ferait crédit probablement jusqu'à concurrence de son salaire, mais pas plus, à moins qu'il ait d'autres ressources.

Q. Est-ce qu'il n'a pas fait à peu près dans le même temps quelques spéculations heureuses ?

R. Oui, M. je crois.

Q. Ainsi, n'est-il pas vrai qu'il a fait des spéculations très-heureuses sur les actions de la compagnie du Richelieu ?

R. Je sais que, quand il a acheté les actions de la compagnie du Richelieu, qu'elles étaient entre cinquante à soixante, et qu'elles ont monté ensuite jusqu'à soixante et dix-huit et même quatre-vingt. Mais, pour faire beaucoup d'argent avec ces spéculations, il lui fallait une mise de fonds assez considérable. Il lui était nécessaire, pour se qualifier comme directeur, d'avoir une cinquantaine d'actions. En avait-il plus ? Je n'en sais rien.—Mais, plus il en avait, plus il lui fallait une base de fonds considérable pour les achats.

Q. Est-il nécessaire, pour devenir acquéreur de parts, d'en payer le prix en entier ?

R. Non, M. généralement une marge de dix pour cent suffit.

Q. De sorte que l'on peut acheter un grand nombre d'actions avec une somme très peu considérable ?

R. Une somme considérable ? cela dépend ce que vous appelez une somme considérable. Enfin comme je viens de vous dire avec dix pour cent, nous pouvons acheter n'importe quel nombre d'actions.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT
Sténographe.

Assermenté

A. B. ROUTHIER

CANADA,
PROVINCE DE QUÉBEC. } COMMISSION ROYALE.

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q. M. O. & O.

Le cinquième jour de Décembre 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de LOUIS DUHAMEL, Député au Parlement Local, de la ville Hull, dans le District de Ottawa, âgé de 50 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit.

Q. Vous êtes député à l'assemblée Législative de Québec ?

R. Oui Monsieur.

Q. Depuis combien d'années ?

R. Depuis mil huit cent soixante quinze (1875).

Q. Vous avez voté en faveur de la vente du chemin de fer du nord en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ?

R. Oui, Monsieur.

Q. Êtes-vous encore d'avis que cette vente était avantageuse à la Province ?

R. Oui, Monsieur.

Q. Il a été dit que quelques députés, qui avaient voté en faveur de cette vente, l'avaient fait en considération d'avantages pécuniaires ou de souscriptions électorales ou autres faveurs, voulez-vous nous dire si vous connaissez quelques députés pour lesquels cette accusation soit fondée ?

R. Je n'en connais pas, monsieur, et j'espère bien qu'il n'y en a pas.

Q. Connaissez-vous quelque chose de l'administration du Chemin de fer du Nord par M. Sénécal, comme Surintendant ?

R. J'ignore complètement la manière, dont on a administré le chemin de fer. D'abord, je ne reste pas dans cette partie du pays, et je n'y

suis jamais resté. Je ne fais que passer comme voyageur sur le chemin de fer.

Une des principales raisons qui m'a disposé à voter en faveur de la vente du Chemin de fer du Nord au syndicat Sénécal, comme on l'appelle, c'est que pendant la session, où il était question de ratifier le contrat, en montant chez moi, j'ai rencontré entre Montréal et Hull, M. McIntyre du syndicat du Pacifique, c'était la première fois que je le rencontrais et que je lui étais présenté. Je lui ai demandé alors pourquoi ils ne voulaient pas acheter tout le Chemin de fer du Nord, depuis Ottawa jusqu'à Québec ? Il me répondit qu'ils n'avaient acheté la Section-Ouest, que sur les instances du gouvernement fédéral.

Q. Était-ce avant la vente ?

R. C'était après le contrat passé, mais avant la ratification des Chambres. C'était pendant la session de la ratification du contrat. Il ajouta qu'ils auraient pu construire une ligne entre *Smith Fall* et Montréal à meilleur marché, vu les bonus que leur offraient les municipalités le long du parcours du chemin projeté. Et une autre raison qu'il donnait, c'est qu'ils avaient assez de millions à dépenser, à part de cela, et à trouver, sans se charger encore de cela.

Quant à la section Est, il disait qu'ils n'en avaient pas besoin du tout, que Montréal était un port de mer plus avantageux que Québec.

Q. Avez-vous d'autre chose à ajouter ?

R. Je n'ai rien autre chose à ajouter.

Q. Connaissez-vous quelque autre chose qui soit de nature à éclairer la commission sur les diverses accusations qui ont été portées ?

R. La principale raison qui m'a porté à voter en faveur de la vente du Chemin de fer du Nord, c'est ceci : c'est que je savais que le Chemin de fer du Nord était une source de dépenses pour le gouvernement, pour le trésor Provincial, et que le gouvernement ne pouvait pas l'exploiter aussi avantageusement qu'une compagnie privée, pour le plus grand bien du gouvernement et de toute la Province, et que ce chemin de fer, tant qu'il le garderait, était un éléphant sur ses bras. Une autre raison, ce sont les informations que je me suis procurées de M. McIntyre d'une manière accidentelle. Cela m'a confirmé dans mon opinion, j'ai voté alors pour la vente du Chemin du Nord, et je voterais encore pour la vente, si c'était encore à faire dans les mêmes conditions. Et le témoin ne dit rien de plus, je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

Assermenté.

A. B. ROUTHIER, C. R.

CANADA, } COMMISSION ROYALE.
PROVINCE DE QUÉBEC. }

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q.M.O & O.

Le dix-septième jour de décembre 1885.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal

DEPOSITION de ALPHONSE DESJARDINS, de Montréal, avocat, dans le district de Montréal, âgé de 44 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. Vous êtes député à la Chambre des Communes ?

R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien d'années ?

R. Depuis mil huit cent soixante-quatorze (1874).

Q. Vous faisiez partie du syndicat connu sous le nom de syndicat Sénécal ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous êtes entré dans ce syndicat, vers quelle date ?

R. La première fois qu'il en a été question, c'est pendant la session fédérale qui a précédé la transaction. M. Chapleau m'a demandé, si je serais disposé à faire partie d'un syndicat canadien-français, qui achèterait cette propriété-là. Il me dit alors que c'était une charge pour la province, qu'elle devait s'en débarrasser, du moment qu'elle trouverait un prix raisonnable, et qu'il ne savait pas trop comment la province pourrait soutenir cette charge-là. Il me dit que son projet était de vendre, du moment qu'il trouverait huit millions de dollars, prix qu'il avait fixé comme devant être la politique de son gouvernement ; qu'il était disposé pour sa part à vendre le chemin de fer, et il m'a dit en même temps que M. McGreevy et l'honorable sénateur Ross avaient déjà consenti à faire partie de ce syndicat, et qu'à Montréal M. Aldéric Ouimet et M. Sénécal devaient en faire partie ; que si je voulais me joindre à eux, cela aiderait à faire la transaction dans un sens favorable ; qu'il s'agissait de la vente de toute la ligne entre

Ottawa et Québec, Je ne me rappelle pas trop, si c'est après la session ; je ne saurais pas préciser la date où je suis entré dans ce syndicat.

Nous avons eu quelques réunions des membres du syndicat à Montréal, et il y a eu des pourparlers entre M. Chapleau comme premier ministre de la province de Québec et ce syndicat-là, au sujet des conditions de la vente. Au moment où l'on croyait que la transaction allait être terminée, M. Chapleau ou M. Sénécal, je ne me rappelle pas lequel des deux, nous a avertis qu'une autre transaction s'était faite, par laquelle le Pacifique devenait propriétaire du chemin de fer entre Montréal et Ottawa, de sorte que toutes les transactions, qui avaient été faites jusqu'à ce moment-là, ont été abandonnées ; et quelques jours plus tard on est venu nous faire de nouvelles propositions pour faire l'achat du Chemin de fer entre Québec et Montréal. Il s'agissait alors, comme on nous disait dans le temps de conserver cette partie-là du chemin, pour former une espèce d'école canadienne, où les jeunes gens de la province de Québec auraient la chance de trouver une position et de s'initier à ce genre d'industrie. Le syndicat s'était agrandi, dans l'intervalle, de plusieurs personnes, qui étaient entrées. Alors de nouvelles propositions ont été faites pour un montant de quatre millions.

Q. Pour la section Est seulement ?

R. Pour la section Est seulement, je ne me rappelle pas à quelle date le contrat a été passé ; mais je sais que c'est à la suite de ces négociations-là, que le contrat a été passé avec le gouvernement, sujet à la ratification de la Législature.

Q. Ainsi votre syndicat aurait donc d'abord fait des propositions pour l'achat de tout le chemin de fer du nord ?

R. Pour l'achat de tout le chemin de fer du nord.

Q. Puis ensuite, vous aviez été avertis que la section-Ouest du chemin était vendue ou allait être vendue à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique ?

R. Oui, Monsieur.

Q. Êtes-vous bien sûr que c'est le Premier-Ministre d'alors qui vous a informé de cela ?

R. Au sujet de la vente ?

Q. Au sujet de la vente de la section-ouest ?

R. Oui, M. : il était présent.

Q. Il était présent dans le temps ?

R. Il était présent, lorsque la chose a été dite, lorsqu'on nous a informés de la chose, c'était à l'Hôtel Windsor, je crois, à Montréal.

Q. Voulez-vous nous dire, si c'était longtemps avant le contrat ?

R. Je ne peux pas mentionner de date. Mais, j'ai compris, lorsqu'on nous a informés de la chose, que ce fut quelques jours après que le contrat avec le chemin de fer du Pacifique s'est terminé, mais je ne pourrais pas vous dire la date.

Q. Je vous demande, si vous avez été informé de cette vente ou de ces arrangements de vente de la section ouest du chemin de fer à la compagnie du Pacifique, longtemps avant que vous ayez passé contrat vous-même, pour l'achat de la section est du chemin de fer ?

R. Je ne pourrais, pas vous dire, peut-être une quinzaine de jours ou un mois. Du moment que l'on nous a informés que le Gouvernement transigeait avec la Compagnie du Pacifique, on a demandé au gouvernement de retirer nos propositions, et cela a été tout un projet nouveau que d'acheter la section Est du chemin de fer du nord.

Q. Je suppose qu'il a fallu alors un certain temps pour organiser ce nouveau projet ?

R. Oui, M. mais je ne pourrais pas vous préciser le temps parce que je n'ai aucune date par devers moi.

Q. Savez-vous si cela a été connu dans le public, alors ?

R. Si cela a été connu dans le public, dans le temps ?

Q. S'il a été connu dans le public, que le gouvernement était arrangé avec la Compagnie du Pacifique pour lui vendre la section ouest du chemin et n'offrait plus en vente que la section Est ?

R. Cela a été discuté dans le public. Cela a été annoncé immédiatement comme étant le complément de la politique inaugurée en mil huit cent soixante-douze (1872), amener le chemin de fer du Pacifique à Montréal, c'est-à-dire faire de Montréal le terminus du chemin de fer du Pacifique.

Q. Avez-vous eu connaissance des tentatives de fusion entre le syndicat Sénécal et le syndicat Allan-Rivard ?

R. J'ai eu connaissance de quelques démarches, qui ont été faites. Mais, je n'ai pris part à aucune des discussions qui ont eu lieu de part et d'autres, à ce sujet-là.

Q. Alors vous ne pouvez pas nous dire ce qui a empêché la fusion d'avoir lieu entre les deux syndicats ?

R. Je ne pourrais pas vous le dire du tout. Je n'ai aucune connaissance personnelle des faits.

Q. Quel était le montant de vos parts dans le syndicat Sénécal ?

R. J'avais pour vingt mille piastres (\$20,000.00) de parts.

Q. Sur lesquelles vous avez payé cinquante pour cent ?

R. Sur lesquelles j'ai payé cinquante pour cent.

Q. Considérez-vous alors que vous faisiez une bonne transaction ?

R. Non, M. Je ne l'ai jamais entendu comme cela, et le jour où j'ai pu reprendre mon argent, j'ai considéré que c'était la meilleure transaction que j'avais faite dans toute l'affaire.

Q. De le retirer ?

R. De le retirer.

Q. Avez-vous réalisé un profit ?

R. Aucun.

Q. Quand avez-vous vendu vos parts ?

R. Je ne peux pas fixer de date.

Q. A peu près ?

R. Je ne peux pas vous dire au juste ; mais c'est quelques jours avant que la majorité des parts ait été transportée au Grand Tronc.— Mais, je ne peux pas préciser la date.

Q. Avez-vous pris part aux négociations, qui ont dû avoir lieu entre le premier ministre d'alors et les membres, ou quelques-uns des membres de votre syndicat ?

R. La seule occasion, où j'aie rencontré le Premier ministre, ça été, lorsque il me semblait, que tout était entendu entre les promoteurs de la transaction et M. Chapleau lui-même, de sorte que je n'ai eu occasion de débattre avec lui aucune des conditions.

Q. Aucun des détails ?

R. Aucun des détails.

Q. Vous a-t-on remboursé l'intérêt de votre argent ?

R. Oui monsieur, je n'ai rien perdu.

Q. Pendant le temps que vous avez été actionnaire de la Compagnie du Chemin de fer du Nord, a-t-on fait quelque rapport sur les revenus du chemin de fer, et a-t-on payé quelque dividende aux actionnaires ?

R. Il n'y a eu aucune assemblée d'actionnaires. Les rapports, qui ont pu être faits, étaient de nature officieuse, sans aucun chiffre, aucun chiffre n'a été donné et il n'y a pas eu de dividende de payé.

Q. Savez-vous de quelque autre manière quels ont été les revenus du Chemin de fer du Nord ?

Q. Je ne l'ai pas su d'une manière assez exacte, pour pouvoir mentionner aucun chiffre, mais seulement je sais, que ceux qui étaient dans le bureau de direction ont donné à entendre, qu'il aurait été très-difficile de rencontrer les intérêts et surtout de payer un dividende.

Q. Avez-vous pris connaissance des offres faites par le syndicat Allan-Rivard ?

R. Non, monsieur.

Q. Êtes-vous en état de nous dire quels profits ont pu être réalisés par M. Sénécal, par les arrangements qu'il aurait faits avec le Chemin de fer du Grand Tronc ?

R. Il m'est impossible de le dire, je n'ai pas eu aucune connaissance personnelle de la transaction. Je ne sais que ce que connaît le public.

Q. Savez-vous s'il a pu négocier les actions de la compagnie du chemin de fer du Nord ?

[D]R. Je n'ai pas entendu dire qu'il ait pu les négocier. S'il y a eu quelques règlements de ces débetures là, cela a dû être dans la dernière transaction, qui a été faite avec le gouvernement fédéral.

Q. Ce n'est pas encore publique cette transaction-là ?

R. Non, monsieur, le montant réalisé n'est pas encore connu.

Q. Savez-vous, s'il a été fait des dépenses de construction sur le Chemin de fer du Nord, dans l'intervalle entre les deux ventes ?

R. Je n'ai aucune connaissance personnelle de la chose ; je ne faisais pas partie du Bureau de direction.

Q. Considérez-vous que le syndicat a payé un prix raisonnable pour le chemin de fer Section Est ?

R. Je ne peux pas juger de cela par une connaissance pratique des choses, mais pas les négociations, qui ont eu lieu, et d'après ce que j'ai entendu dire par des hommes d'affaires, je crois qu'on ne pouvait pas avoir un prix plus considérable que celui-là.

Q. On a dit que le gouvernement, en vendant les embranchements de St. Lin et de St Eustache, en même temps que la section-Ouest du Chemin à la Compagnie du Pacifique, avait fait faire une spéculation aux porteurs de bons de ces lignes, connaissez-vous quelque chose à ce sujet-là ?

R. Il n'a jamais été question de ces embranchements de St. Lin et de St. Eustache, dans les réunions du syndicat.

Q. Et vous n'en savez rien ?

R. Par moi-même non, je n'en sais rien, excepté ce qui a été dit dans le public.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de la construction des embranchements de Joliette et de Berthier ?

R. Je n'en connais rien

Q. On a dit qu'un certain nombre de députés avaient voté en faveur de la vente de la section-Est du Chemin de fer du Nord au syndicat Sénécal, moyennant certaines avantages pécuniaires, ou souscriptions électorales ou autres faveurs, avez-vous quelques renseignements à fournir à cette commission à ce sujet ?

R. Avant la vente du chemin de fer, je n'ai vu aucun des députés locaux, je n'ai parlé à personne à ce sujet-là. Même, j'ai évité de venir ici à Québec, durant la session, où il a été décidé que la vente aurait lieu. Je ne connais aucune affaire qui aurait pu être faite dans ce sens là.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de l'administration du chemin de fer du nord par Monsieur Sénécal comme Surintendant ?

R. Non monsieur je ne connais rien.

Q. Vous n'êtes pas en état de nous dire, s'il a été bon ou mauvais administrateur ou s'il a rendu compte fidèlement des recettes du chemin de fer ?

R. Je sais, comme président de la Banque Jacques Cartier, que le dépôt de recettes était fait à la Banque Jacques Cartier. C'était déposé par le comptable en chef au compte du Trésorier de la Province de Québec, et lorsque Monsieur Sénécal ou l'administration du chemin de fer avaient besoin d'argent, ils ne l'obtenaient qu'au moyen d'un chèque du Trésorier, pour être déposé au crédit spécial de l'administration du chemin de fer ; et nous comprenions que ce chèque là représentait un montant de compte approuvé par le département. Une fois que ce montant était déposé au crédit de l'administration du Chemin

de fer, nous le payions sur des chèques signés par M. Sénécal et le comptable, autant que je puis me rappeler.

Q. Voulez-vous me dire, si ces recettes étaient régulièrement déposées chaque semaine ?

R. D'après ce que je connais personnellement, c'était déposé tous les jours.

Q. Et la Banque transmettait au gouvernement un rapport toutes les semaines ?

R. Et la Banque transmettait au gouvernement un rapport régulier des sommes déposées.

Q. Au crédit du trésor ?

R. Oui, M.

Q. C'est tout ce que vous connaissez de l'administration ?

R. Oui, M.

Q. Je suppose que vous ne vous êtes nullement occupé des questions de construction de ce chemin de fer ?

R. Non, M.

Q. Et que vous n'avez là dessus aucun renseignement à nous fournir ?

R. Non, M.

Q. Avez-vous mentionné le montant que vous avez offert d'abord pour tout le chemin ?

R. J'ai compris que c'était huit millions de piastres (\$8,000,000.00) pour tout le chemin.

Q. Payées de quelle manière ?

R. Si je me rappelle bien, c'était cinq cent mille piastres (\$500,000) comptant, et la balance devait porter cinq pour cent d'intérêt.

Q. C'était une vente et non un louage ?

R. Oui, Monsieur c'était une vente.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT.

Sténographe.

Assermenté.

A. B. ROUTHIER, C. R.

CANADA,
PROVINCE DE QUÉBEC. } COMMISSION ROYALE.

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q.M.O. & O.

Le seizième jour de février 1885.

PRÉSENT: L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royale.

DEPOSITION de GEORGE W. STEPHENS, de Montréal, M.

P. P., âgé de 54 ans, lequel étant dûment assermenté sur les Saints Évangiles, dépose et dit :

Q. You have been a member of the Legislative Assembly ?

A. Yes sir, for Montréal center, I have been a member of the House for the last four years.

Q. Have you anything to state before this Commission about the matters which it is charged to enquire into ?

A. I suppose the present examination results from my having made a motion of enquiry in the House during last session, in regard to the North Shore Railway. What I have to say in reference to that motion and the motive which led me to make it is as follows :

The Eastern-section of the North Shore Railway was sold on the fourth of march eighteen hundred and eighty-two (1882), by contract between the government and the syndicate, on the fourth of March eighteen hundred and eighty-two (1882), and finally delivered on the first of July eighteen hundred and eighty-two (1882) ; the terms of the contract are laid down in forty five (45) Victoria chapter twenty (20). By virtue of section six (6) of the contract, the purchasers bound themselves to carry out in the place and stead of the Gouvernement, and at their own cost, each and every of the obligations, to the performance of which the Gouvernement was then held, in virtue of the contract made with the Canadian Pacific Railway Company. This included the construction of various works in the city of Montreal and in its neighborhood, and the payment of the share of the government

in the Branch, extending from Hochelaga to the Macdonald property and the gaol property. The government transferred to the Syndicate two hundred and forty thousand dollars (\$240,000) out of the C. P. R. purchase price to pay for these works. The Syndicate undertook to perform at their own costs, all the extending wharves, ferry steamers at Quebec and other works mentioned in Schedule A, attached to the contract. This amounted in value to two hundred and fifty thousand dollars (\$250,000.) By virtue of section 8 the Syndicate took over the road in the state in which it actually was, binding itself to perform all the works mentioned in Schedule B. for repairing and completing the roads amounting in value to four hundred and forty eight thousand dollars. By virtue of section ten (10) the Syndicate undertook to carry out all the contracts for traffic, the profits accruing therefrom to accrue to the Syndicate. On the fourth of April eighteen hundred and eighty-two (1882) a statement was submitted to the House of amounts which the government would have to pay, in the event of the Railway not being sold, and which were assumed by the North Shore Railway Company, amounting to one million ten thousand dollars (1,010,000). Vide statement referred to below of Provincial Treasurer page 13, the estimated amount required to complete the Road and payable by the government notwithstanding the sale on the fourth of April eighteen hundred and eighty-two (1882,) was one hundred and nine thousand seven hundred and ninety eight dollars and nine cents (\$109,798.09). The amount assumed by the North Shore Railway was one million and ten thousand dollars (\$1,010,000.00). Vide: The Provincial Treasury Statement, fourth of April eighteen hundred and eighty-two (1882) with reference to the sale of the North Shore Road page fifteen (15.), the engineer's estimate of amounts necessary to complete the Road, inclosing everything, made the thirty-first of March eighteen hundred and eighty (1880) was two hundred and ninety-eight thousand and six hundred dollars (\$298,600.00.) Sectional Papers number two (2) eighteen hundred and eighty (1880) from the thirty-first of March eighteen hundred and eighty (1880) to July first eighteen hundred and eighty-two (1882) I am unable to ascertain what was spent upon the North Shore Railroad construction. It appears by the Commissioner's Report of that year that two millions four hundred and twenty-two thousand and seven hundred and ninety-four dollars (\$2,422,794.00) were spent upon the Quebec Montreal, Ottawa and Occidental Railway.

What proportion of this amount is to be debited to the North Shore I could not ascertain. From July second, eighteen hundred and eighty two (1882), the date of the transfer of the Road to the purchasers, according to a statement returned number thirty-four (34), eighteen hundred and eighty-four (1884), there was spent by the government on account of the North shore Road one million one hundred and one thousand dollars (\$1,101,000). There was vested in eighteen hun-

dred and eighty-three (1883) two hundred and forty-four thousand dollars (\$244,000.00) to pay outstanding accounts etc., and two hundred and twenty thousand dollars (\$220,000.00) for changing the line from Prince-Edouard street. This was a revote. There was voted in eighteen hundred and eighty-four (1884) fifty-five thousand dollars (\$55,000.00) to pay out-standing claims, and in eighteen hundred and eighty-five (1885) ninety thousand dollars (\$90,000.00) of which sixty thousand one hundred and sixteen dollars \$60,116.00) was a revote, leaving a balance of new expenditures of thirty-nine thousand eighteen hundred and eighty-four dollars (\$39,884.00). In addition to all this there were outstanding claims, on the first of April eighteen hundred and eighty-four (1884) to the amount of two hundred and thirty-nine thousand dollars (\$239,000.).

Recapitulation :

| | |
|---|-------------|
| One million one hundred and one thousand dollars | \$1,100,100 |
| Two hundred and forty four thousand dollars..... | \$ 244,000 |
| Fifty five thousand dollars..... | \$ 55,000 |
| And thirty ninthousand eight hundred and eighty four dollars..... | \$ 39,884 |
| Total. One million four hundred and thirty nine thousand eight hundred and eighty four dollars... | \$1,439,884 |

Being the amount actually spent on the North Shore Railway, since the date of the sale. My motion of last session asked that the Commission shall inquire whether the sum of one million four hundred and seventy seven thousand and two hundred and fifty one dollars (\$1,477,251), paid on account of trafic and construction by the Province, since the sale of the road, was rightly paid under the terms of the contract. There is a difference of about forty thousand dollars (\$40,000.00), between the sum stated in my inquiry and the figures as above stated. This is in my opinion fully covered by the two hundred and thirty nine thousand dollars (\$239,000.00) of outstanding claims, a large proportion of which are doubtless unfounded and exorbitant. In as much as the Honorable Mr Chapleau stated in his speech, to the House, on the twenty-eighth of March eighteen hundred and eighty two (1882), that the Gouvernement would save by the sale an expenditure of one million two hundred and fifty thousand dollars (\$1,250,000.00), which would be thereby imposed upon the syndicate, it seems strange to me that the Province, in spite of this assertion, should be called upon to expend an additional one million five hundred thousand dollars (\$1,500,000.00) on account of the railway ; and it was with the object of ascertaining whether all of this one million four hundred and forty seven thousand dollars (\$1,477,000.00) was paid in pursuance of the contract or in violation of the contract, that I made the motion.

Q. I see in the proces-verbaux that according to you the sum of one million four hundred and forty seven dollars (\$1,447,000.00) had been spent on the eastern section only.

A. Yes, Sir, that is so.

Q. Do you mean to say that ?

A. Yes, Sir, as far as I can collect from the reports, that is the sum that has been spent on the eastern Section only. I find that Mr Chapleau in his speech before the House, on the twenty-seventh and the twenty-eighth of march eighteen hundred and eighty two (1882), enumerated the following works, as having to be done at the expense of the purchasers. His words were : Si l'on garde le chemin, il faudra absolument dépenser les montants suivants : deux cent quarante mille piastres (\$240,000.00) pour l'extention aux Casernes.

Soixante mille piastres (\$60,000.00) pour gare etc aux Casernes.

Cent mille piastres (\$100,000.00) pour l'embranchement de Dorval à Mile End.

Cinquante mille piastres (\$50,000.00) pour Bellerive, ligne d'évitement etc.

Cent mille piastres (\$100,000.00) pour usines et extension au chemin Papineau.

Cent trente mille piastres (\$130,000.00) pour quais à Québec.

Trente mille piastres (\$30,000.00) pour hangards, table tournante, etc., à Québec.

Quatre-vingt-dix mille piastres (\$90,000.00) moitié service de transport pour rejoindre l'Intercolonial.

Deux cent vingt-cinq mille piastres (\$225,000.00) pour déplacement dans la rue du Prince-Edouard, etc.

Cinquante mille piastres (\$50,000.00) pour ballast.

Soixante-cinq mille piastres (\$65,000.00) pour loop-line et navigation du Saint-Maurice.

But I find, in the contract, that the two hundred and forty thousand dollars (\$240,000.00) were returned under section six of the contract to the syndicate. The sixty thousand dollars (\$60,000.00) for stations was deducted from the purchase price of the western section. See section 3. chap. 12, of 45 Victoria, also one hundred thousand dollars (\$100,000.00) for station on Macdonald's property and extension to the Papineau road. I am not aware that this work has ever been performed, and it appears by section sixteen of the contract that the government agrees of one third of their cost.

In view of these facts, it seems to me, that the North Shore Railway could not require any such sum, as one million and four hundred thousand dollars (\$1,400,000.00), for its completion. Besides, the engineer's estimate of the money required to complete the North Shore section, according to the treasurer's statement made in eighteen hundred and eighty-two (1882), was only one hundred and nine thousand and seven hundred and ninety-eight dollars (\$109,798.00)

Besides, the engineer's estimate of the amount necessary to complete the road, made on the the thirty-first of March eighteen hundred and eighty, was two hundred and ninety-eight thousand six hundred and sixty dollars (\$293,660.00). Now, whether these statements are incorrect, or the Provincial Government has paid an amount of money erroneous, that is the question.

Q. That is all you have to say about your motion ?

A. That is all I have to say about my motion.

Q. You were opposed to the sale of the North Shore Railway, and you made a speech against it ?

A. Yes, Sir.

Q. Your speech has been reported by Mr Desjardins in his Reports, did you read it ?

A. No, Sir.

Q. Do you believe that your speech was reported correctly or not ?

A. No, Sir, I don't think. I would not be bound by it.

Q. Will you give us the principal motives you had against the sale.

R. My motives for opposing the sale of the North Shore Railway were an aversion to put in the hands of a man as M. Senecal a large amount of property of that kind ; and I had no more confidence in the men that were associated with M. Senecal, than I had in M. Sénécal himself. Besides, I believed that the property was being sacrificed, and the events show that I was perfectly correct, in the present place. If we had held that road until the present day, when the pressure was brought on the Federal Government in room number-eight by the conservatives of the Province of Quebec, we could have sold our road to the Government for one million five hundred thousand dollars (\$1,500,000.00) more than we got from the syndicate. In this case alone, would have resulted to the Province a clear profit of all the issue of the bonds which, the syndicate added to their purchase and for which they were paid by the Federal Government. It is quite clear, if the sale of the road had been delayed, that all the chances, for making money out of the road sale, would have been with the Provincial Government, and all the profits, what, ever those might have been, would have turned to the benefit of the Provincial treasury, instead of falling into the hands of a band of speculators. Besides, I was perfectly satisfied that the North Shore Railway under honest management could have been run at a vast saving over the amount which it was costing the Province under the management of Mr Senecal, who did not know any more about running a railway as he knows about sailing a steamship as engineer.

Q. Could you state any particular facts of mismanagement of M. Senecal ?

R. There were too many employees of the Road, and as far as I

can learn from inquiries made, there was not a good supervision over the purchase of the stores, Besides which, the contracts of the road for freighting were not carefully entered into; the large amount of money which was paid for hay-damage-breach contracts-shows this-I see an item in the outstanding accounts for six thousand dollars (\$6000.00) for lands for a station of the Piles; it strikes me that thirty cents by acre for the value of land in that district should be sufficient; a good deal of station land could have been bought for that price. I see also a claim for twenty two thousand nine hundred and sixty-five dollars (\$22965.00) for damages to hay, made by one Napoleon Paquin, another one for one J. H. Dixon for six thousand dollars (\$6000.00) for damages to hay, another one for fifteen thousand dollars (15,000.00) from Chisolm, of Lachute, for non-execution of contract, then thirteen thousand dollars (\$13,000.00) for Pentland of Three Rivers, for damage to hay, then thirty-two thousand dollars (\$32,000.00) for damages to hay, then Caron and Robillard eleven thousand dollars (\$11000.00) for damages to hay. I find thirteen thousand dollars (\$13000.00) to Walter Shanly as arbitrator about those claims for hay.

Q. Have those claims been paid?

A. Those claims, that I named are outstanding claims, but to Caron and Robillard their claim has been paid since. I don't think these are legitimate claims.

Q. Avez vous en connaissance que la Cour d'Appel a décidé tout dernièrement que le Gouvernement n'était pas responsables pour ces réclamations de foin?

R. Non monsieur, mais alors le Gouvernement n'aurait pas dû payer la réclamation de Caron et Robillard. I think they paid Caron and Robillard about thirteen thousand dollars (\$13,000.00). I find an item in the one million one hundred and one thousand dollars (\$1,101,000.00) account, I find an item of two hundred and twenty thousand dollars (\$220,000.00) paid by the Government for change of line in Prince Edward street. This amount I always understood was payable by the syndicate, certainly this liability was incurred after the sale.

From statements which were made at various times to me by parties, whom I suppose to be perfectly *au fait* of the internal economy of the railway, I learned, that after the railway passed out of the hands to the Government very extensive economies were put in force, by way of discharging a large number of officials from the railway, who were stated to be useless, and I understood also, that large reforms in the way of retrenchment were effected in the supply department, and in the manner of the purchase of supplies, as soon as the road passed in the hands of the syndicate. I am of opinion that the number of employes on the road during the Government's management was affected by the political character of the road.

Q. It has been told that Mr Sénécal, during the time he was the manager of the road, has misrepresented the earnings of the road, so as to buy it cheaper later on, do you know anything to that effect ?

A. I do not know anything about that fact. I would require to see the books and the accounts, in order to speak positively upon this point, and nothing definite will be known about the financial management of the railway, until there is a thorough audit of the accounts and vouchers of the railway, performed by competent auditors, not the Government's auditors, but book keepers and accountants.

Q. Have you any idea of the running of the road now ?

A. I have not.

Q. Do you know any thing particular about the Joliette and Berthier branches ?

A. I do not.

Q. Do you know whether any step has been made by Mr Chapleau to sell the road to the Federal Government or to the Canadian Pacific Railway Company ?

A. I only know of that fact, from the statement made to the House by Mr Chapleau himself. He stated to the House that he offered the railway to the Federal Government, and that they had refused the purchase of the road. #

Q. You have no other knowledge about that fact ?

A. No sir, but an other objection to the sale of the road was, that it had never been properly advertised for sale, and put up to public competition, that no informations, no authentic information, had been supplied to the public to enable capitalists to base a tender upon that; so far as I am aware, there was never a detailed statement of the property, the plant, the material or the property which was to be given by the sale, that in fact any person tendering to buy this railway, would have been obliged to tender in the dark ; consequently the property never was put up for public sale, in the shape that a property of such a magnitude ought to have been set out ; and in my opinion, the sale was not made to the most advantageous of the tenders. From collections that I entered into at the time, I believe that the Allan-Rivard offer was a better offer than the one accepted from Mr Sénécal. I was also of opinion then, that the government acted illegally and contrarily to the provisions of the Code, in selling its railway to one of its employees. Besides, Mr Senecal had all the advantage in tendering over strangers, and every inducements to conceal any fact and all facts advantageous to the property from intending purchasers, this would naturally result from his having an interest antagonist to that of the government.

Q. Do you know the latest arrangements between the Grand Trunk, the Federal Government and the Canadian Pacific Railway ?

A. I do not.

Q. Have you any idea of the profits realised by Mr Sénécal by these arrangements ?

A. I don't know. I don't know what his share is in the dividing of the profits.

Q. Do you know the profits realized by the North Shore Railway Company out of the sale ?

A. As far as I could learn, the increased price over the purchase price is one million five hundred thousand dollars (\$1,500,000.00).

Q. But you could not say, that one million five hundred thousand dollars (\$1,500,000.00) is the amount of profits realized ?

A. I cannot say that.

Q. It has been alleged, that by the sale of the Laurentian railway to the Pacific, the bearers of the bonds of that railway company had made an enormous profit, have you any knowledge about that ?

A. The only information, that I can give to the Commission about that is what I know about the Geoffrion case.

Q. It has been stated that some deputies, who voted for the sale of the North Shore Railway, were bribed in some way by electoral subscriptions or in some other way, can you give us some information about that ?

A. I can give you only the authority of Mr. Senécal's deposition in the Superior Court, that he had spent money in various counties in the Province ; but the best way to get at this would be to take the deposition of M. Senécal, and start from that an examination of all the members of the House. I can safely say that Mr. Senécal did not spend a cent in my election, that is to say, in my favor.

Q. Have you anything to add for the information of this Commission ?

A. I don't think I have.

Q. In Mr. Desjardins' Debats for eighteen hundred and eighty four (1884), you are reported, as having said : Au moment de la vente du chemin de fer, monsieur Chapleau avait cinquante mille piastres (\$50,000.00) de bons de la compagnie de Saint Lin, jespère bien que la Commission s'enquérera de ce petit détail administratif, can you prove that fact, that Mr. Chapleau had fifty thousand (\$50,000.00) dollars bonds ?

A. I do not remember having stated it as a fact ; I do not think that the report is quite correct ; but, at any rate, the fact as stated was never contradicted.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je, soussigné, sténographe, certifie que tout ce qui précède est la reproduction fidèle de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT
Sténographe.

Assermenté.

A. B. ROUTHIER, C. R.

CANADA. }
PROVINCE DE QUÉBEC. } COMMISSION ROYALE.

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q. M. O. & O

Le onzième jour de décembre 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de L'HONORABLE JOHN HEARN, Conseiller
Législatif, dans le District, âgé de 59 ans, lequel étant,
dûment assermenté sur les Saitns-Evangiles, dépose et dit:

Q. You have been a Legislative councillor since how long ?

A. About eleven years.

Q. And you have been a municipal councillor since how long ?

A. Since thirty one, thirty two (32) years.

Q. You were a legislative concillor, when the sale of the North Shore
Railway was ratified by the House ?

A. Yes Sir.

Q. You made a speech in favor of the sale ?

A. Yes.

Q. Which is reported in the Desjardins' Debats ?

A. Yes Sir.

Q. Are you still in favor of the sale ?

A. I thought that any change would be better; for the Government
could not run that for the reasons that I stated then.

Q. It has been stated, that before the vote took place, you were
against the sale of the North Shore Railway, and if you voted for it,
it was in consideration of some favor, which were given to you by the
Government or some of its friends, Mr. Senecal or others, could you
give us any information, about that fact ?

A. I have only to say in answer to that, that I pity very much the
creatures that advanced such a thing, and that such statement could
only have been made through ignorance of me or through what is
worse than ignorance, deliberate falsification.

Q. So you say that statement is untrue ?

A. Untrue as possible for anything to be untrue, I would be very glad of meeting such a party that made such a statement. On the subject of the sale of the North Shore Railway, I never exchanged any word with any member of the Government, until after the vote had been taken. I was then congratulated by a member of the Government upon my action in the matter, and beyond that word of congratulation, I have never received directly or indirectly any favor from the Government or any of its friends.

Q. It has been stated that you, being the owner of many houses at the Palais, in consideration of your vote, Mr Sénécal rented those houses from you, is that statement true that he rented houses from you at that time ?

A. It is untrue, he never rented any houses from me previous to the vote.

Q. Did you rent to him any houses after the vote had taken place ?

A. Subsequently to that, I am not sure, I know that previous to that vote, I had not a word with any body relating to the leasing of that property to Mr Sénécal or any of his people, but subsequently to that, I think a considerable time after, Mr McGreevy, I presume, knowing that the property was in the market, and advertized to be let, asked me the rent of it, and told me that he could get a tenant for me. Later on, he told me that Mr Blumhart was to see me about leasing the place ; Mr Blumhart did see me, about leasing the place Mr Blumhart did see me, and the matter resulted in my leasing the place to Mr Sénécal for five years, from the first of May eighteen hundred and eighty two.

Q. For what use was it ?

A. I understood, it was for storage for the depot, for which it was very convenient.

Q. Was it let for its value or more ?

A. It was not an excessive rent, it was a fair rent, not more than sufficient to represent the interest on the capital of the purchase price of it.

Q. Is it still used for the North Shore Railway ?

A. I have leased it to other people since, by authority of Mr Sénécal ; finding they were not using it, I wrote him and asked him what that meant and suggested that, if they did not propose using it, it might be in his interest as well as mine, that I should be authorized to sublease it to others for his account, he answered and authorized me to do so, and I did rent it. It is now occupied by other parties.

Q. What is the price paid by those parties ? it is equal or less than the price paid to you by Mr Sénécal ?

A. No, sir, it is four hundred dollars, (\$400.00) less.

Q. Has it decreased since you rented it to Mr Sénécal ?

A. It has decreased, as in all the other parts of the city, except perhaps in some streets in upper Town and Peter street ; but the

property has decreased very much since that time in many parts of the city.

Q. Has it decreased, in that part ?

A. Yes, sir, very much to a very great extent in that particular property, that I leased to Mr Sénécal. As an instance of the correctness of this, I desire to state, that a property, nearly joining and occupied by Drum's Manufacturing Company, yielded me four hundred and sixty dollars (\$460 00) a year, the tenants paying water rates and one half of the assessments, at the time that I leased to Mr Sénécal ; and that, last year, under the current year, the same property, the same premises have been leased for less than one third of that amount, thereby showing a reduction of more than twice the decrease in the rental of the place leased to Mr Sénécal, and another property immediately adjoining the place leased to Mr Sénécal, had yielded me three hundred dollars (\$300.00) a year at the time I leased to Mr Sénécal, and is now, and has been since the first of May last entirely unoccupied, and was assessed for the current year by order of the Recorders Court, after a full hearing of every thing bearing upon its annual value, the recorder placed it at forty dollars a year, showing a difference, a greeter decrease in the value of that property, over five times more than the decrease in the place leased to Mr Senecal.

Q. When that lease to Mr Senecal took place, and the sale of the North Shore Railway took place, the property was expected to increase very much in that time ?

A. Yes, sir. I had been told by many people that great increase would take place in the property of the city.

Q. Then the rent asked to Mr Senecal, was not too high at the time ?

A. Not at all, I would have asked more, but I was anxious to get good tenants for that house, and I looked upon them as such.

Q. I suppose you know nothing about the administration of the North Shore road by Mr Sénécal ?

A. Nothing except by hearsay.

Q. Do you know the details of the settlement that took place between the city of Quebec and the government of the Province of Quebec, after the sale of the North Shore Railway, about the subscription of the city ?

A. Yes Sir, I remember the matter being brought before the City Council, and a good deal was said there, and I remember voting in favor of the arrangement, where by the City of Quebec, would be rid of the unpaid portion of its subscription in the Capital Stock of the Company.

Q. Have you made a speech about the settlement, and can you state whether it was favorable to the city or to the government ?

A. I considered it was a very favorable arrangement for the city of Quebec, but at the time, I entertained such opinion, I was not aware

that the city was not under any legal obligation to pay the balance of its subscription.

Q. But do you consider that the settlement was disadvantageous to the Government.

A. On the contrary, if the Government had no legal claim against the city of Québec for the balance of the said subscription, I think the settlement was very advantageous to the government, but if the government had a legal claim against the Corporation for the balance of its subscription, I think it was a very advantageous arrangement for the Corporation.

Q. I suppose you know, that if the city was legally bound to pay the balance of its subscription, on the other hand the North Shore Railway Company was bound to give back to the Corporation actions in the Company bearing interest at five per cent?

A. I think at the time it was entirely overlooked.

Q. Do you know as well the settlement agreed upon between the Government and the Sénécal Syndicate?

A. I had been for nearly two years previous to the settlement, anxious for such settlement, as would free the city, from the payment of the balance of its subscription.

Q. I speak no more of the settlement between the city of Quebec and the Government, but I speak of the settlement between the government and the Senecal syndicate?

A. I do not know anything about that settlement.

Q. You have nothing else to say to the Commission?

A. I have no more to say, except that previous to the settlement between the Corporation of the city of Quebec and the government, I had been very anxious for such settlement, as would free the city from the payment of the balance of its subscription, for when the proposition was presented to the Council by the Mayor for the closing of that settlement, I gave it all the support I could command, believing it was an excellent thing to the city; but having subsequently learned, that the city was not legally bound to pay the amount of its subscription, I regretted very much the course I had taken,

And the witness saith nothing else.

I, the undersigned, stenographer, hereby certify that the above is a true and correct report of my shorthand notes.

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

Le troisième jour de mai 1886.

Présent ; L'Honorable A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de Monsieur **WALTER SHANLY**, d'Ottawa, dans le district de _____ âgé de 60 ans, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :

Q. You have been in the employ of the Government of the Province of Quebec for a few years?

A. Yes.

Q. In what capacity?

A. In the capacity of consulting engineer for some years, and especially as commissioner to enquire into certain claims at various times.

Q. From what date?

A. I was first engaged by the Government at Quebec, I think, in eighteen hundred and seventy-six, temporarily engaged, and subsequently engaged as consulting engineer in, I think, eighteen hundred and seventy-seven. I continued then to be in the service of the Government, more or less until early in the year eighteen hundred and eighty-two.

Q. What were your duties?

A. My duties generally were to report on the condition of what was called the Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway, and advise the Government with regard to the management, when it fell into their hands, and also to settle certain claims between them and the contractors, and to advise generally on all matters connected with the government Railways, various questions being from time to time referred to me.

„Q. I suppose then you examined carefully the contracts ?

A. I did, I examined the contracts between the contractors and the government, and had occasion to do that during my inquiries very often.

Q. Will you state whether the estimates and the specifications and

the quantities agreed upon in those contracts were sufficient or insufficient ?

A. In both contracts they were insufficient, that is to say, in the contract with McGreevy for the North Shore, and with Macdonald for the Western part, both those contracts were insufficient.

Q. Were they insufficient for a large proportion ?

A. Yes, for a very large proportion.

Q. Do you believe, it would have been possible to build the road,—a first class road—according to those specifications and quantities ?

A. It would not have been possible to have built it for the quantities specified in the contract.

Q. Do you believe that the prices agreed upon were too low ?

A. They were too low.

Q. Were you consulted by the government about the change in the location of the road between Maskinongé and Montreal ?

A. I was.

Q. Will you state what you did in that matter ?

A. That was in the year eighteen hundred and seventy seven, I think, and I made a full report on that road, which was printed by the order of the Government. I think, the date of that report was about July, eighteen hundred and seventy seven. I took up the question as to whether a dispute was between the two engineers, Mr Peterson and Mr Light, as to which was the best line from Maskinongé to Montreal, and I reported very fully, as it turned out in favor of the direct line, as now exists, from Maskinongé to St. Martin's Junction. The report was submitted to a vote of the Legislature in that year, and it was adopted almost unanimously, I think only three votes against it.

Q. Can you state from memory, what were the advantages of the new line, and what were the inconveniences of the first one ?

A. One of the principal advantages was that it made a more direct line going to the far west, and I considered the North Shore line should be constructed with a view to shorten the distance between Quebec and the far west, as much as possible, and locally speaking, it is a cheaper line, because it avoided amongst other things the expensive bridge at Bout-de-l'île, and it was also much cheaper in respect to purchase of land, that is right-of-way. It was altogether a cheaper line, and also in an engineering point of view the best line.

Q. All the motives of your decision were stated in your report ?

A. Very fully in my report.

Q. All the matters of fact, before stated in your report are true ?

A. They are true to the best of my knowledge and belief ; some of course are matters of opinion, which is my honest opinion.

Q. Were you consulted about the purchase of the Bellerive property and the Gale farm ?

A. I had some consultation about that. I do not think, I ever re-

ported upon that, but I did not favor the purchase of the Bellerive property. Once they abandoned the idea of the passenger station there. I considered the Bellerive property a very good dernier resort for a passenger station, if they could not get to the barracks. I must add the Bellerive property was purchased without my knowledge; I was not aware until after the purchase was completed.

Q. Do you know that that purchase has been completely useless?

A. I do; I always considered it should merely be kept in view in case they could not reach the Quebec Gate Barracks.

Q. Do you consider that the purchase of the Gale farm was necessary?

A. Very necessary.

Q. Have you any knowledge of the value of those properties?

A. I had some at the time, however I did not value them, it was left to arbitration. I am speaking now of the Gale farm, they had purchased a certain tract there for Railway, and when they saw the Railway was of more importance, they purchased more on the Gale farm. I recommended forty acres which was purchased and subsequently something more. As regard the price, I remember I was present when the deed was drawn in Quebec, and it was decided to leave it to arbitration. I had nothing to do with the arbitration beyond my name was introduced in the arbitration bond, so that in case the two arbitrators could not agree upon a third person, then the third person was to be named by me. I never was called upon because they did agree. When I recommended the purchase of the farm, I went to a good deal of trouble; I found in going over the deed of the original purchase, that there was an immensely costly bridge provided for on what is called Gale Avenue, and made it a condition in purchasing that whatever price was paid for the land, they should sweep out that bridge claim altogether. I considered that bridge scheme could not be carried out under thirty five or forty thousand dollars.

Q. Were you consulted about the building of the loop line in Three Rivers?

A. I was not.

Q. Did you know that loop line?

A. I did afterwards. I know it now; I walked over it subsequently, but I did not see it until after I ceased to be consulting engineer of the government. I have ceased, when I became arbitrator in the McGreevy case, to be engineer of the government, and in connection with that case I found it necessary to go over the loop line.

Q. Do you consider there was any necessity of building that loop line?

A. No, I do not think there was any occasion for it.

Q. Do you know whether it can be advantageously worked?

A. I really do not know enough of Three Rivers to give an opi-

nion on that ; I do not think it should have been built, until they saw what the developement of business in Three Rivers might be.

Q. As a matter of fact do you know it is completely useless now ?

A. No, I do not; I have not visited Three Rivers since it was constructed.

Q. Have you any knowledge of the management of the road by Mr Senecal ?

A. Only a general knowledge Since Mr Senecal came there, I was simply called upon occasionally as consulting engineer, and more as regards construction than management. When Mr Senecal was first appointed, I wrote the government to what was necessary in railway management. How it was carried out I do not know, I had no occasion to look into that.

Q. Do you consider Mr Senecal an able manager ?

A. I have not had any thing to do with him in Railway business to say. I consider him a pretty able men, that is my opinion of him, but whether he is au fait with the management of railways, I have not had sufficient opportunities of finding out. It was chiefly with regard to construction and settlement of old claims that I was called upon to act.

Q. I suppose you had no opportunity of knowing the earnings of the road ?

A. I had opportunities, but I perhaps did not avail myself of them always. They sent me weekly returns of the earnings, but perhaps I was careless and did not commit them to memory.

Q. You had no control over them ?

A. None whatever.

Q. Do you know something about the construction of the Joliette and Berthier branches ?

A. Not the Berthier, it is a short branch, but I went over the whole some reports as Joliette line into the town of Joliette and a place called La Boulonnière. I recommended the purchase of that property. I thought it must be acquired by any one that owned the North Shore Railway.

Q. Do you know who built it ?

A. The Joliette road was a very old road—one of the oldest roads in Lower Canada, it was built by M. Joliette. It was doing a quiet little business, when the government stepped in and bought it in order to reach the ballast pit at Laboulonnière, which was necessary to be reached, about six or seven miles north of Joliette.

Q. You recommended the purchase of that ?

A. I did, and also the extension by the Government. I consider both very essential to the North Shore Railway.

Q. Do you consider it essential only on account of the ballast ?

A. Partly that. It was first of all as a ballast, and then as a natural traffic feeder. I considered it was a mere question of time that

whoever came to own the North Shore Railway, it was its inevitable destiny. About the Berthier branch, I do not know, that is simply a little siding to Berthier ; I think it was built by Mr. Sénécal. It was not found necessary to consult me in that matter at all, at least I do not remember that I was asked about it, it was one of those matters any way that the Company would do. They would go into Berthier undoubtedly.

Q. What did you think of the price paid by the government for the purchase of this line ?

A. Joliette line, I cannot recollect the amount paid, but I know at the time it struck me as a very good bargain, indeed a very reasonable ; I could, by going over my papers, find figures, but I do not recollect now. I advised Mr Chapleau, then leader of the government, to complete that purchase.

Q. Are you aware that the parties, who built the Joliette branch or part of the Joliette branch, had some materials belonging to the government ?

A. I am not aware of that, except by hearsay. I have heard that statement, but I cannot speak as to the facts.

Q. Do you know the price paid by the government for the ballast pit ?

A. I do not.

Q. Have you been acquainted with Mr. L. A. Roberge ?

A. No, not much. I have had no dealings with him.

Q. I suppose you know he had contracts with the government for the ballast ?

A. He had, and I think with regard to that ballast, that I wrote Mr. Sénécal a letter giving my ideas of what the ballast should be.

Q. Will you tell me what was the usual mode of measuring ballast ?

A. The usual mode is to limit it to a certain depth per mile from the surface of the rail, and it should be a certain width. What goes out side of that width is not called ballast, but forms part of the embankment.

Q. I mean what was the usual mode of measuring the ballast furnished by the contractor, in order to pay him, so much per yard ?

A. So much per yard, or so much per mile, limiting it to so many yards a mile, and a certain width on top and a certain amount under the rail. That is the usual way of dealing with ballast.

Q. I suppose you never measure ballast on the track, when it is put down ?

A. I measure the depth, the engineer plants pickets and you must raise it that much. It must be ten or twelve inches in depth, and ten feet wide on top, and whatever he looses by going over the embankment, he is allowed for by special arrangement. We will pay so much per yard for widening the banks outside the track.

Q. Usually do not you measure the ballast in the ballast pit?

A. If we can, under certain circumstances we measure it in the pit, but it is not always practical for the reason in taking out ballast from those pits, there is a good deal of it that is not used for ballast, but for widening the banks outside the track, therefore we limit the ballast price, to say ten inches deep and twelve inches on top. We measure the whole excavation in the pit, but we only allow ballast prices for what we put on the track, we give another price for what is outside, that is a question of arrangement, a question of contract.

Q. As to Mr. Robergé, do you know what were the arrangements of ballast?

A. I can only speak in a general way from memory. I remember that Mr Senecal sent me a contract, that he was making with Mr. Roberge for the ballasting, and I think he was to get thirty three cents a yard for the ballast; and the Government was to furnish rolling stock, cars and engines, and he was to pay the Government for the cars. I cannot recollect the exact figures, but that was the general terms of the arrangement, I remember that. I am not certain now, but I think there was a regular contract sent me, for me to give my opinion.

Q. Did you consider the contract was fair?

A. Then, I considered it a fair contract.

Q. I suppose you know nothing about the payment to Roberge, the settlement that took place between him and the government?

A. No, it never came to me at all.

Q. Were you ever called upon to measure ballast for him?

A. No never.

Q. So you had no knowledge of the measurement?

A. No, they had a chief engineer on the road, at that time, and I was what is called consulting engineer. Contract before being signed was submitted to me, to say if it was fair, and to make suggestions, and as far as the carrying out of the contract was concerned I had nothing to do with it.

Q. Was that ballast pit at Laboulière a good one?

A. I would not call it a good one, but the best we could afford. There was a good deal of trouble in getting ballast. That was the best we could find; I consider that property essential to the completion of the North Shore Railway, it was expensive and a long way to haul, but there was nothing else. I took a large responsibility in the matter. I pronounced that ballast bit essential to the road, and I have no reason to change my opinion since then.

Q. When the Government decided to sell the Quebec, Montreal Ottawa, and Occidental Railway, were you consulted about the advisability of calling for tenders?

A. I was.

Q. What was your opinion?

A. My opinion was that they could not call for tenders. I wrote a report to the Honorable Mr Chapleau in December eighteen hundred and eighty one, giving my reasons for that. I cannot say what date in December it was, as I omitted to enter the date in the letter, but with regard to my views, I would prefer to give you a copy of that report, because I cannot from memory give it.

Q. Did you take any cognizance of the offers that were made for the road by the Senecal Syndicate and the Rivard-Allan syndicate ?

A. I may have done so. There is a report that I wrote to M. Chapleau that same month, the names of the parties are not mentioned in it, but he wrote me the outlines of what he proposed to do with a certain Syndicate, and I wrote him about it.

Q. A report about the different offers made ?

A. No, only what one party offered. I had previously advised him not to advertise, and he wrote me and probably asked me about some negotiations he was carrying on, and how much he was to get I wrote him a full report on that ; names of the parties were not mentioned, only it was that a certain syndicate was prepared to take it on certain terms. I wrote him a report on that, that was also in December eighteen hundred and eighty one. I can, if you wish, give you a copy of that report.

Q. Do you consider that the price of sale of the Eastern section of the road was a fair one ?

A. I am not quite certain that I know what the final arrangement was. I find in that report I made in December eighteen hundred and eighty one, that the proposition was about eight millions for the whole road. I think that report, I speak about, will tell you, I thought it a very good offer. That report is an important paper, and I will send you a copy of it. In it I go very fully into the question. It has escaped my memory, now what the Company did get for those roads.

Q. Have you any knowledge of the material and rolling stock between the two companies, when the road was delivered to them between the North Shore Railway and the Canadian Pacific Railway Company ?

A. No, when it came to that, I had entirely ceased to be connected with them, with the arrangement that the Canadian Pacific Railway I had nothing to do.

Q. You say you had nothing to do with the Canadian Pacific Railway Company ?

A. Nothing whatever.

Q. I suppose then you know nothing about the sale of the St Lin branch ?

A. No, I do not.

P. Do you know any thing about the arrangement agreed upon between the North Shore Railway Company and the Grand Trunk Railway Company subsequently ?

A. No, except hearsay, and what I saw in the papers.

Q. Do you know anything more in connection with this investigation ?

A. Nothing occurs to me except to give you copies of the reports which answers more fully than I can explain from memory.

And further deponent saith not.

J. J. CROWLEY,
Stenographer.

Assermenté.

A. B. ROUTHIER, C. R.

CANADA, } COMMISSION ROYALE.
PROVINCE DE QUÉBEC. }

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q. M. O. & O.

Le 9e jour de mars 1886.

Présent : L'Honorable A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DÉPOSITION de CHARLES KING, de Sherbrooke, Rentier, dans le District de , âgé de 66 ans, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. You are the father-in-law of the Honorable Mr Chapleau ?

A. I am.

Q. You have been connected with the building of the line of St-Lin road ?

A. Yes, the St-Lin road.

Q. Will you, please, tell us what were your connections in the building of that road, and what were your interest in it ?

A. My connection with the road was a contract entered into between Messrs Sénécal, Delongchamp and myself. When I entered into the contract the road had been commenced and partly graded.

Q. You were not a share-holder in the Company, but you were one of the contractors ?

A. I was one of the contractors. In fact I had to furnish the funds for the building of the road, that was my share in the contract.

Q. What amount did you furnish ?

A. The first arrangement was for me to furnish fifteen thousand dollars, and others had to furnish a certain amount ; that amount I do not properly remember, but it is in the contract, I am only speaking from memory, but to the best of my knowledge I have given the details.

Q. That contract must have been annulled and a fresh arrangement entered into ?

A. Yes, in the last arrangement, Mr Sénécal withdrew, and I remained with Mr Delongchamp as contractor, but in fact I had to furnish an increase of capital, the amount I paid, not including expenses, nor interest on the money, was about forty-five thousand dollars. Besides that I supplied the rails, fishplates, and spikes for the road, and the subsidy from the government reimbursed me for those rails or partly so.

Q. When that line was sold to the Canadian Pacific Railway Company, had you then been paid by the Laurentian Company ?

A. No.

Q. What was the amount of your claim then ?

A. According to the contract the amount of my claim would have been considerably over what I paid.

The municipalities had voted a donation or grant to the Company, amounting in all, as far as I can remember, to fifty-five or fifty-nine thousand dollars. When the road was finished and handed over to the Company, the bonusses from the municipalities were repudiated, the municipalities refused to pay ; consequently the Company had to sue them, and the suit, if I understand, is still carried on, is not yet decided.

Q. What I want to know is how you were paid and by whom ?

A. After the suing of the road had been decided on by the courts two or three times against the Company, I did not feel in the position or inclination to carry it any further. Mr. Sénécal came to my assistance, he, with others, but I believe he was the principal one, purchased my interests for the actual amount of money I had put into it : forty five thousand dollars. That arrangement was also entered into in Montreal, a writing to that effect was made out.

Q. Can you state what was the date of that agreement ?

A. No, it must have been in one thousand eight hundred and seventy eight, I think, I am not sure, either in one thousand eight hundred and seventy-eight or one thousand eight hundred and seventy-nine, but I think it was in one thousand eight hundred and seventy-eight.

Q. Were you paid then, by Mr Sénécal or later on ?

A. I was paid a portion then. I think he paid me ten thousand dollars down, and the balance had to be paid with interest by installments, I am still retaining the bonds of the road for my security.

R. Did M. Senecal transfer to you a certain amount of bonds of the Company ?

A. No, the Company gave me the bonds according to the work that was done on the road, and I kept those bonds as security.

Q. Is there still a balance due you ?

A. He owes me money any way, but I cannot say from memory, that he owes me money particularly in that, because since that, I did advance money very often for his notes.

Q. Can you tell us what was the exact amount due to you at the date of the sale to the Canadian Pacific, I mean on the fourth of March one thousand eight hundred and eighty-two ?

A. No, I cannot say exactly, I suppose it would have been something over thirty thousand dollars, it may be more, very likely more. I had very large transactions at the time, and so much money passed over my hands, that I cannot say the exact amount.

Q. Do you say, that you lost all the interest on the amount you advanced ?

A. Yes, everything, all my expenses for travelling, hotel expenses, and the interest on the money advanced, and the money I had to advance to agents to look for me into those business also ; and the interest I had to pay in the bank for these moneys were nearly eleven per cent, that is, including the stamps, and the interest has to be paid in advance four times a year, viz : every three months.

In fact, I was nearly ruined by my transactions on that road.

Q. Had you any other security than the bonds on the road ?

A. No. It was proposed to hand over the bonuses from the municipalities to me, as soon as the road would be finished, but this was not done.

Q. Did you receive anything from the Canadian Pacific Railway Syndicate ?

A. When I handed over these bonds to the Canadian Pacific Railway, they paid me nearly the amount that was due me on those bonds on that road. I then handed over the Canadian Pacific Railway all the bonds I had for my security, according to an agreement I had with Mr. Sénécal, and they paid me nearly the amount that was due to me.

Q. Were you a bearer of some other bonds of the Company ?

A. No. I handed the whole of the bonds over to them, through the hands of M. Senecal, taking a receipt from M. Senecal for the delivery of the bonds.

Q. You never bought any of those bonds before the sale to the Canadian Pacific Railway ?

A. Never, I was only the bearer of the bonds, given to me by the Laurentian Company for the security of the amount due to me.

Q. Then you never made any speculation on those bonds ?

A. None whatever ; I was glad enough to get out of it.

Q. You were not shareholder in the Company neither ?

A. No.

Q. How did you enter in that contract with the building of that Railway ?

A. I don't know, I cannot say.

Q. Did you anticipate then a good speculation ?

A. I was led away with the idea that I was going to make a profit by it, but was quite deceived.

Q. I suppose you have no knowledge of the management of the road by M. Senécal, when he was superintendent ?

A. I never paid any attention to anything of the kind.

I, the undersigned, having been sworn, certify that the above copy is a true and faithful reproduction of my phonetic notes.

Three words erased: null and two marginal notes good.

ALPHONSE GAGNON.

Assermenté.

A. B. ROUTHIER, C. R.

CANADA, }
PROVINCE DE QUÉBEC. } COMMISSION ROYALE.

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q.M.O & O.

La neuvième jour de mars 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de ROBERT WRIGHT, of Montreal, Treasurer of the Grand Trunk; dans le District de , âgé de 42 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit :

Q. You are the treasurer of the Grand Trunk Railway Company, I believe ?

A. Yes.

Q. Were you treasurer of that Company in eighteen hundred and eighty-two?

A. Yes.

Q. Did you make any offer then to purchase the North Shore Railway? was there any offer made then to the government by the Grand Trunk?

A. I have no knowledge of any such offer.

Q. Must I understand that during the winter one thousand eight hundred and eighty two, your Company found that it had no interest to purchase that road?

A. I cannot say as to that. I can only answer as to the fact that no offer was made to the government.

Q. Are you aware of any particular reason, why the Grand Trunk did not attempt to purchase?

A. I cannot say.

Q. Are you aware of any agreement between the Senecal Syndicate and the Grand Trunk about that?

A. I am not.

Q. Later on, a few months after, I believe, the Grand Trunk entered into negotiations with the Senecal Syndicate to purchase the stock?

A. Yes, in December one thousand eight hundred and eighty-two the stock was purchased from the North Shore Railway Company.

Q. If I am well informed, it is you who purchased the stock then?

A. I purchased it in trust.

Q. Did you purchase the whole?

A. Yes, the whole of the capital stock.

Q. On what conditions as to price?

A. The amount paid for the stock was, I think, two hundred and fifty thousand dollars cash.

Q. Can you tell me what were the other arrangements?

A. There were no other arrangements; I purchased the whole of the capital stock and franchises of the Company for the sum mentioned: that was the only amount paid in cash.

Q. Then afterwards, there was an issue of bonds of the North Shore Railway Company for the amount of twenty-five thousand dollars per mile, I believe?

A. Yes, there was a mortgage created and authorized by the Shareholders of the North Shore Railway, on the nineteenth of February one thousand eight hundred and eighty-three, under which bonds were issued to the extent of twenty-five thousand dollars per mile for two hundred and nine miles, I think. The total amount of the mortgage was one million seventy-three thousands and six hundred pounds sterling, in round figures of our currency, about five millions forty one thousand dollars.

Q. Out of the issue of those bonds, a certain amount has been deposited in the hands of the trustees for the security of the Government ?

A. Yes, there were seven thousand one hundred and ninety-two bonds, of one hundred pounds each, amounting to seven hundred and nineteen thousand two hundred pounds, deposited with the trustees, as security for the government lien.

Q. Who were the trustees ?

A. Myself and Alfred Brown, of Montreal.

Q. What has been done with the remaining bonds ?

A. They were issued to Messrs Senécal and McDougall under an agreement between those parties and the North Shore Railway Company, which was ratified at a meeting of that Company's Board, held on the twenty-seventh July one thousand eight hundred and eighty-three (1883), in the terms of which Messrs Senécal and McDougall pledged themselves to fulfill all the obligations of the North Shore Railway to the Provincial Government, as set forth in the agreement dated March the fourth one thousand eight hundred and eighty-two (1882), respecting the completion of the Quebec deviation, and discharge all claims against the Company, which existed on the twentieth day of April one thousand eight hundred and eighty-three, except that of the Québec government, for which bonds were reserved, and seventy-five thousand dollars, the purchase price of the Palais Harbour property, at Quebec, and in further consideration the North Shore Railway Company agreed to hand over to Messrs Senécal and McDougall the sum to be paid by the Quebec Government on the completion of the works at Québec, about two hundred and twenty thousand dollars.

That agreement was in writing. I am not sure, if it was before a notary or before witnesses. This agreement is in the hands of the North Shore Railway Company, and is also entered in the minute of the North Shore Railway Company.

Mr. Charles Drinkwater is secretary of the Canadian Pacific Railway and of the North Shore Railway Company.

Q. The amount of bonds given to Messrs Senécal and McDougall was then one million five hundred and forty-one thousand dollars ?

A. I think that was about the amount.

Q. And they remained bound to fulfill all the obligations stipulated in the contract between the government and Senécal syndicate except the payments of the balance (\$3,500,000) due to the government ?

A. Yes, except also the payment of the purchase price of the Palace harbour property at Quebec.

Q. Do you know whether those bonds have been floated by M. M. Senécal and McDougall ?

A. I have no official knowledge of that fact, but I have been gi-

ven to understand that the bonds have since been retired by the Dominion Government.

Q. At what price ?

A. The price mentioned in the newspapers and elsewhere was eighty-seven and a half per cent.

Q. Have you any idea of the works made on the road by the Senecal Syndicate, between the purchase from the government and the sale of the stock to you ?

A. I have no knowledge.

Q. Has the Grand Trunk itself made any work on the road ?

A. Yes, during the time the road was controlled by the Grand-Trunk Railway Company, there were improvements made upon the road.

Q. How long has the railway been run by the Grand Trunk Company ?

A. From the twentieth of april one thousand eight hundred and eighty-three until the twentieth September one thousand eight hundred and eighty five.

Q. Can you give us the figures of the improvements made on the railway during that period ?

A. I cannot do so from memory, but they can doubtless be obtained from the the books of the Company.

Q. Is Mr Davis well informed about that ?

A. I should think so, as he was superintendent of the line during the whole period.

Q. Can you tell us what may have been the profits of Mr. Sénécal in that transaction ?

A. I have no idea.

Q. Will you please tell us what have been the earnings of the road when the Grand Trunk was running it, I mean the eastern section of the North Shore Railway ?

A. Speaking generally, I should say the net earnings of the road were about two hundred thousand dollars per annum.

Q. Can you tell us what where the gross earnings and expenses ?

A. I cannot do so from memory.

Q. Is the interest of the price paid for the Railway included in the expenses ?

A. The expenses of the Railway were debited against the receipts, and the surplus was available for the payment of interest.

Q. Then, out of the two hundred thousand dollars of net earnings you must pay the interest of the purchase price ?

A. It was applied to that purpose, as far as it would go, and the deficiency was of course made up by the Grand Trunk Railway Company.

Q. Then, if I understand you well, the net earnings of the road

have not been sufficient to pay the expenses and interest of the purchase price ?

A. That is correct,

Q. Can you tell us what was the responsibility of the Grand Trunk in relation with the bonds given to Messrs Senecal and McDougall ?

A. There is a condition in the mortgage, under which the bonds were created, providing, that should the net earnings of the Railway be insufficient to pay the interest on the bonds, the Grand Trunk was, out of the proceeds of the traffic, interchanged with the North Shore Railway, to provide the deficiency.

Q. What was the rate of interest of those bonds ?

A. Five per cent.

Q. When were they payable ?

A. Originally the bonds were payable in twenty-one years from date, but the term was subsequently extended to fifty years.

Q. Was the interest payable annually or semi annually ?

A. Semi annually, on the first of September and first of March.

Q. Can you state what were the last arrangements between the Grand Trunk, the Canadian Pacific Railway and the Dominion Government about the eastern Section of the North Shore Railway ?

A. I am not aware that there has been any arrangement between the Grand-Trunk Railway Company and the Canadian Pacific Railway Company, in relation to the North Shore Railway ; there was an agreement between the Grand-Trunk Railway Company and the Dominion Government dated September the twentieth one thousand eight hundred and eighty-five, before witnesses, under which the former Company sold to the Dominion Government the North Shore Railway, but I cannot say what were the conditions of that agreement.

The amount paid by the Government to the Grand-Trunk Railway Company was five millions two hundred and fifty thousand dollars cash.

Q. Is that all ?

A. That was the purchase price, there was no particular or exceptional condition in the agreement, so far as my memory serves me.

Q. The Dominion Government, I suppose, obliged themselves to pay the original purchase price to the local Government.

A. I cannot say about that, I have only knowledge of the transaction between the Dominion Government and the Grand Trunk Railway Company.

Q. Then the North Shore Railway Company is still in existence ?

A. Undoubtedly.

Q. And there was only a transfer of shares between the contracting parties ?

A. That is all.

Q. According to your own experience, please, tell us whether in

your opinion, the Senecal syndicate paid a good price for the eastern section of the road, in one thousand eight hundred and eighty-two ?

A. I cannot say what price they paid.

Q. Do you think that four millions dollars was a good price ?

A. That is a matter on which I should not like to express an opinion.

Q. Do you believe that a government can run a railway with as much advantage, as a public company or private individuals ?

A. I dont see any valid reason, why they should not, but as a matter of fact and experience, governments have not been able to work a railway so advantageously as a private Company.

Q. Have you any knowledge of the management of the Railway by Mr Sénécal, when he was superintendent of that road ?

A. I have not.

Q. Have you any objection to tell us what is the rate of expenses of your road ?

A. From seventy-two to seventy-four per cent.

Q. Has any body prevented the Grand Trunk from purchasing the Railway in one thousand eight hundred and eighty-two from the government ?

A. Not that I am aware of.

I consider that the amount paid by the Grand Trunk for the purchase of the North Shore Railway was a fair price ; there were collateral advantages to the Grand-Trunk in the acquisition of the North Shore Railway, that compensated the deficiency in the running.

I, the undersigned, having been sworn, certify that the above copy is a true and faithful reproduction of my phonetic notes.

ALPHONSE GAGNON.

Assermenté.

A. B. ROUTHIER, C. R.

CANADA,
PROVINCE DE QUÉBEC. } COMMISSION ROYALE,

Enquête concernant le Chemin de fer Q. M. O. & O.

Le troisième jour de mai 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de l'Honorable Joseph Adolphe Chapleau, d'Ottawa
Secrétaire d'Etat, dans le district de âgé de 45 ans, étant
dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :

Q. Vous avez été Premier Ministre de la Province de Québec pendant quelques années ?

R. Oui, de la fin d'octobre mil huit cent soixante et dix-neuf (1879) jusqu'au mois de juillet mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

Q. Avant mil huit cent soixante et dix-neuf (1879), vous avez fait partie, je crois, de l'administration de monsieur de Boucherville ?

R. Oui, de janvier mil huit cent soixante et seize (1876), au mois de mars mil huit cent soixante et dix-huit (1878), j'étais Secrétaire Provincial.

Q. Vous n'étiez pas dans le Gouvernement de la Province de Québec, lorsqu'il a décidé de se charger de la construction du chemin de Fer du Nord ?

R. Non, c'est en mil huit cent soixante et quinze, je n'étais pas ministre.

Q. Vous étiez en faveur de cette politique ?

R. Non, pas d'abord ; j'ai représenté le Gouvernement dans la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal ; j'avais été nommé Directeur pour représenter le Gouvernement, qui avait le droit d'avoir un Directeur dans le Bureau de la Compagnie ; j'avais été ainsi nommé sous l'administration de l'Honorable M. Ouimet, depuis mil huit cent soixante et treize (1873), au mois de septembre mil huit cent soixante et quatorze (1874), et j'avais continué à être Directeur jusqu'au moment où l'Honorable monsieur de Boucherville,

au nom du Gouvernement de Québec, commença la négociation qui amena le Gouvernement à se charger de la construction de ce chemin. Je représentai alors au Gouvernement que, tout en étant convaincu de l'absolue nécessité de la construction du chemin, dans l'intérêt de la Province de Québec, je croyais qu'il en coûterait moins en dernier lieu au Gouvernement, d'augmenter les subventions en argent des deux Compagnies du chemin du Nord et du chemin de Colonisation du Nord de Montréal, que de charger la Province du coût de ces travaux, mais que s'il était impossible d'amener les deux Compagnies à un compromis dans ce sens, le Gouvernement ne devait pas hésiter devant la tâche de se charger de l'entreprise. J'écrivis même dans le temps des articles dans un journal de Montréal "La Minerve", dans le sens que je viens d'indiquer. Le Gouvernement crût que le succès de l'entreprise ne pouvait être assuré, que par le projet favorisé par l'Honorable monsieur de Boucherville, celui de faire construire le chemin aux frais de la Province, et je me ralliai à cette politique, du moment que le Gouvernement l'eût adoptée comme la plus utile.

Q. Etiez-vous dans le Gouvernement, lorsque le tracé du chemin de fer a été changé entre Maskinongé et Montréal ?

R. Je n'étais pas dans le Gouvernement.

Q. Voulez-vous dire en quelques mots seulement, quelle a été la raison de ce changement de tracé ?

R. Mon opinion personnelle a toujours été, que le tracé du bout de l'Isle était celui que le Gouvernement aurait dû adopter. La question a été soumise par le Gouvernement à des ingénieurs, et le résultat a été que le tracé actuel pour le chemin de la Rive Nord était préférable.

Le point d'intersection des deux chemins de Québec à Montréal et de Montréal à Ottawa a été fixé à Saint Martin, pour concilier les deux intérêts d'un chemin plus direct d'Ottawa à Québec et moins détourné de Québec à Montréal, que ne l'aurait été un chemin partant directement de Terrebonne à Montréal et de Terrebonne pour Ste. Thérèse, pour la continuation du chemin à Ottawa, ainsi que l'avait recommandé Monsieur Sandford Fleming, l'arpenteur chargé par le Gouvernement de régler ce différend entre les deux ingénieurs, Monsieur Light et Monsieur Peterson.

Q. Si je vous comprends bien, le tracé de Terrebonne à Saint Martin a alors été choisi comme moyen terme entre le chemin direct de Terrebonne à Montréal et le chemin de Terrebonne à Ste Thérèse ?

R. Oui.

Q. Au point de vue de Québec avec l'Ouest, il aurait été plus avantageux d'aller directement de Terrebonne à Ste-Thérèse ?

R. Oui, ce chemin a été décidé au temps de l'administration de l'Honorable monsieur Joly.

Q. Quelle opinion avez-vous au sujet du chemin de ceinture, (loop-line), construit à Trois-Rivières par l'administration Joly. ?

R. J'ai toujours considéré cette construction, sinon comme inutile, du moins comme une dépense sans nécessité ; on n'a, je crois, dans cette construction, consulté que les demandes du moment d'une localité, et non pas les besoins de la ligne du chemin de fer elle-même, et les intérêts de la Province.

Q. Connaissez-vous aucun fait, qui soit de nature à établir que l'Honorable monsieur Joly aurait fait cette construction, pour récompenser monsieur Turcotte, alors député de Trois-Rivières, de l'appui qu'il en avait reçu ?

R. Je ne saurais pour cela m'appuyer sur autre chose, que sur la rumeur publique, et sur le fait que monsieur Turcotte, député de Trois-Rivières, a déclaré emphatiquement lui-même, que c'était grâce à son intervention, si le gouvernement avait accordé cette faveur à la ville de Trois-Rivières. Aux élections de la Province de Québec, en mil huit cent quatre-vingt-un, c'était un moyen invoqué au soutien de la candidature de Monsieur Turcotte.

Q. Que pensez-vous de l'acquisition de la ferme Bellerive par l'administration Joly ?

R. Je crois, que c'est une erreur un peu coûteuse, car cette propriété ne pouvait être d'aucune utilité pour le chemin de fer, à mon point de vue, étant trop loin du port de Montréal pour servir au but que l'on avait donné, comme prétexte pour son acquisition, savoir, pour y construire des élévateurs pour le commerce des grains à Montréal, et trop près d'Hochelaga, où les terrains, dont l'achat avait été fait par le ministère d'alors, suffisaient pour le besoin du commerce en dehors de la ville de Montréal.

Q. De fait elle n'a servi de rien ?

R. Le fait est prouvé qu'elle n'a servi de rien, car lorsque cette propriété a été offerte à la Compagnie du Pacifique, qui achetait le chemin, cette Compagnie l'a refusée, et la corporation de Montréal en a eu le cadeau pour un loyer nominal, afin d'en faire un parc ou une place publique.

Q. Quant à la ferme Gale, voulez-vous dire, si dans votre opinion son acquisition était nécessaire ?

R. Cette propriété avait été acquise, ou une promesse d'achat avait été faite, par mon prédécesseur dans le gouvernement, il y avait nécessité d'acquérir des terrains à cet endroit, toute la question était sur l'étendue ou les prix que l'on devait payer pour ces terrains en question, mais je n'ai pas de doute, qu'il y avait nécessité pour le chemin de fer d'avoir des terrains considérables dans cet endroit là. L'histoire de tous les chemins de fer prouve, qu'il est sage pour une compagnie d'acquérir aux environs d'une grande ville, quand elle ne peut le faire dans la ville même, un local suffisant pour les besoins toujours croissants d'une compagnie de ce genre.

Q. Quant au prix payé pour cette ferme Gale, était-ce un prix exagéré ?

R. Lorsque l'achat a été décidé, la fièvre de la spéculation foncière avait disparu depuis plus de deux ans, et l'on aurait peut-être pu faire d'autres arrangements pour l'acquisition de ces terrains. cependant je puis dire, que, si une partie du terrain, dont mon prédécesseur avait fait l'acquisition, par promesse du moins, avait pu être payée meilleur marché, la plus grande partie avait été acquise à des prix que je ne puis considérer comme exorbitants, étant donné que le terminus du chemin était fixé à cet endroit, et que les propriétaires pouvaient compter sur une augmentation dans la valeur de la propriété par ce fait.

Q. Voulez-vous dire quelle connaissance vous avez eue du contrat des *nut locks*, donné au Docteur MacKay, par l'administration Joly et ce que vous pensez de ce contrat ?

R. J'ai déjà dit dans les discussions politiques, qui se sont faites sur ce sujet, que je croyais ce contrat inopportun et excessif dans les avantages, qui avaient été faits au cessionnaire de cette patente; le docteur MacKay, du reste, ne s'est pas gêné de dire, que ce contrat avait été décidé et rédigé à Spencer-Wood même, et qu'une grande partie du paiement, qui lui avait été fait, avait été attribué, un peu malgré son consentement, à des fins politiques, et que le montant ne lui était pas même passé par les mains, que la patente que l'on vendait alors n'était pas même celle des *nut-locks*, qui devaient être construits, car le Département des Patentes à Ottawa était en possession d'une demande de brevet pour un autre modèle, qui a servi pour les *Nut-Locks* du chemin de fer Intercolonial, et que le contracteur monsieur Carrier a employées pour une partie du contrat du chemin du Nord.

Q. Faites-vous allusion aux *nut-locks* "Chapeau" ?

R. La patente, dont le modèle a servi à l'Intercolonial, était celle qu'un de mes frères avait fait patenter à Ottawa, et qui a été employée par John J. McDonald et Compagnie, contracteurs sur l'Intercolonial.

Q. Savez-vous, si cette invention de votre frère était antérieure ou postérieure à celle du Docteur McKay ?

R. La patente de mon frère a été présentée au Département de l'Agriculture et des Patentes dans le temps même, où le contrat des *nut-locks* du Docteur MacKay était débattu entre le Gouvernement de Québec et le Docteur MacKay, mais elle a été obtenue avant l'obtention du contrat. Cette patente de mon frère était postérieure à celle prise par le Docteur MacKay, et les Ingénieurs l'ont trouvée si améliorée, qu'ils l'ont recommandée pour l'Intercolonial.

Q. Une enquête a été faite subséquemment, sous votre administration, je crois, au sujet de ce contrat des *nut-locks*, donné au docteur MacKay ?

R. Il y a eu une enquête à ce sujet pendant que j'étais premier ministre.

Q. Et c'est à la suite de cette enquête, que le contrat a été résilié, ou que le docteur MacKay y a renoncé ?

R. C'est pendant l'enquête même, que le contrat du docteur MacKay a été résilié.

Q. Le docteur MacKay a prétendu, qu'il n'avait consenti à renoncer à ce contrat, que sur une promesse de monsieur Dansereau, en votre nom, d'une somme de dix-huit cents piastres (\$1800), et d'une place de douze cents (\$1,200) piastres par année, connaissez-vous quelque chose à ce sujet ?

R. Je me rappelle, que le Gouvernement a fait des recherches infructueuses pour s'assurer la présence et le témoignage du Docteur MacKay dans l'Enquête des nut Locks, dont je viens de parler. On nous a informés, qu'il se tenait à l'écart, pour ne pas compromettre ceux qui lui avaient donné ce contrat, si fructueux pour lui, si une partie de ses profits n'avait pas été détournée pour les fins électorales, mais qui, du reste, l'avait très bien servi. J'appris qu'il était aux Etats-Unis, et dans le cours d'une conversation avec Monsieur Dansereau, ce dernier me demanda, vu ses relations avec la famille du Docteur MacKay, s'il ne serait pas possible de réintégrer ce dernier dans la position qu'il occupait auparavant et qu'il avait obtenue, grâce à ses relations de famille et à des personnes importantes dans le Gouvernement de Québec, vers mil huit cent soixante et dix-sept (1877). Je répondis à Monsieur Dansereau, que s'il était possible de faire quelque chose pour le Docteur MacKay, en vue de le réinstaller dans sa position, que je n'y voyais pas d'objections à cause de sa famille et de ses alliances. Monsieur Joseph Deblois, son beau-père, m'avait déjà fait la même demande. Monsieur Dansereau me dit alors que Monsieur le Docteur Mackay viendrait et rendrait témoignage dans l'Enquête que la Législature avait ordonnée. Je ne me rappelle aucunement une stipulation de demande d'argent, et je ne sache pas, qu'on lui ait payé aucune somme pour la résiliation de son contrat, à moins que ce ne soit Monsieur Carrier le contracteur ou le manufacturier de Lévis, qui avait entrepris de fournir au Gouvernement les nut-locks, dont on pourrait avoir besoin pour le Gouvernement ; mais je ne connais personnellement rien de cette affaire, et je suis sûr que le Gouvernement ni les Ministres n'ont rien eu à y voir.

Q. Aucun tel emploi n'a été donné au Docteur Mackay sous votre administration ?

R. Je ne me rappelle pas, je ne crois pas qu'il y en eut de mon temps.

Q. Voulez-vous nous dire ce que vous connaissez au sujet de la construction de l'embranchement de Joliette et de l'acquisition de cette ligne par le Gouvernement ?

R. Après la construction du chemin de la Rive Nord, les citoyens de Joliette et les députés de la région, qui l'avoisine, ne cessaient de faire des représentations auprès du Gouvernement, pour que leur ligne fit partie du chemin de fer principal, ou du moins que de meilleures conditions de raccordement des deux lignes fussent accordées. Lors-

que j'arrivai au pouvoir, je m'occupai de la question, et après l'avoir étudiée, je crus qu'il valait mieux, et pour le Gouvernement et pour les besoins du commerce de cette région, que ce chemin de Joliette à Lanoraie fut sous la même administration ; je chargeai le Surintendant, monsieur Sénécal, de s'informer de la valeur de ces propriétés et du moyen le plus avantageux à prendre pour l'acquérir. Monsieur Sénécal m'informa, que, si le gouvernement faisait lui-même des affaires, on était sûr de payer beaucoup plus que la valeur de ces propriétés. Il me suggéra alors de laisser acquérir les actions de la Compagnie du chemin de fer de Joliette à Lanoraie par une compagnie qu'il contrôlerait, et qu'ainsi il obtiendrait ces propriétés à la vraie valeur du marché. Il suggéra aussi de faire faire des travaux nécessaires entre le point de jonction du Chemin de Fer de la Rive Nord et du chemin de Joliette jusqu'à la ville de Joliette, et que lorsque le Gouvernement acquerrait cette propriété, ce dernier ne paierait que le prix payé pour l'achat de la propriété, comme je l'ai dit plus haut, et les dépenses encourues par les travaux à faire avant de mettre cette ligne en état d'être servie par le matériel roulant de la ligne principale. Je consultai monsieur Shanly à ce sujet, et monsieur Shanly approuva la suggestion. La ligne de Joliette achetée par une compagnie contrôlée par monsieur Sénécal, c'est-à-dire que les actions de la Compagnie furent achetées, un nouveau Bureau de Direction fut nommé, les travaux furent faits pour améliorer la ligne, les lisses d'acier furent posées, et lorsque tous les travaux furent terminés, le Gouvernement acheta la ligne à un prix, que je soumis d'abord à monsieur Shanly, et qui fut approuvé par lui, comme étant un prix très peu élevé pour une ligne semblable ; de fait je ne crois pas que le Gouvernement ait laissé une marge bien considérable aux nouveaux propriétaires de cette ligne de Joliette.

Cette Compagnie se chargeait de faire la construction du chemin de Joliette jusqu'à une carrière de gravier, à un endroit que l'on appelle, je crois, la "Boulonnaire", dont l'acquisition fut faite aussi sur la recommandation de monsieur Shanly, comme étant une transaction très-heureuse pour le Gouvernement et le chemin de Fer du Nord. Cette carrière était très avantageuse, elle était la seule avantageuse sur toute la ligne entre Québec et Montréal pour les fins du *Ballast*, sur la ligne qui le requerrait absolument.

Les expropriations de cette partie de la ligne au delà de Joliette furent faites, si je me rappelle bien, au nom de monsieur Roberge alors contracteur, la loi ne nous permettant pas de faire des expropriations forcées en cet endroit ; ceci sauvait au Gouvernement de grands frais, et lorsque la ligne fut construite, que les comptes d'expropriation furent établis, la transaction pour l'achat de cette ligne fut soumise par moi à monsieur Shanly, et ce fut sur son avis approbateur que le Gouvernement en fit l'acquisition.

Cette acquisition, j'en suis sûr, fut faite dans des conditions financières favorables au gouvernement.

Q. Pourriez-vous jurer que le prix d'acquisition n'était pas au-delà de la valeur réelle sur le marché de cette ligne ?

R. Je suis sûr que le prix en était inférieur de beaucoup à ce que le gouvernement aurait payé, si l'on eût connu, que c'était le gouvernement, qui en faisait l'acquisition, et je jure sans hésitation, que le prix payé n'a pas été plus élevé, que la valeur réelle du marché pour une propriété comme celle-là. Les achats de branches subsidiaires, faits par des compagnies privées dans des conditions similaires, me justifient de dire, que la transaction du gouvernement pour l'acquisition de cette ligne est avantageuse.

Q. Considérez-vous, que l'achat de cet embranchement était en tout au moins utile à la province ?

R. J'étais sûr qu'une des deux choses arriverait, ou que la ligne principale du chemin de la Rive Nord essaierait de nuire à la compagnie locale dans les réclamations des intéressés et du commerce de ce district, ou que la compagnie locale profiterait de ses réclamations pour exiger de la principale des avantages indus, qui forceraient cette dernière à faire des représentations au gouvernement et qui nuiraient aussi aux intérêts du trafic de cette région.

Dans les deux cas, le gouvernement comme propriétaire de la ligne principale aurait eu à céder et à payer, et j'ai cru que le meilleur moyen était de faire comme les grandes compagnies de chemin de fer, d'absorber cette ligne subsidiaire dans la ligne principale, à des conditions qui ne seraient pas onéreuses, et je puis affirmer, qu'on ne trouverait pas un homme de chemin de fer, qui dira, que le prix par mille, que nous avons payé pour cette ligne de Joliette, ne soit pas au-dessous de la moyenne. Je dois ajouter que cet embranchement a été l'un des plus rémunérateurs pour la ligne principale, eu égard au prix de son acquisition. J'en avais du reste préparé les estimés avant de décider l'acquisition de cet embranchement.

Q. Tout ce que le Gouvernement a acheté alors était vendu par la compagnie, qui avait acheté elle-même l'embranchement. "

R. L'acquisition, qui a été faite de la compagnie, si je me rappelle bien, a été l'acquisition de la ligne de Lonoraie jusqu'à Joliette, de Joliette jusqu'à Laboulonnière, la compagnie a pu être nominalement le constructeur de la ligne, mais les travaux y ont été faits par monsieur Roberge, ainsi que les expropriations, sur un compte tenu régulièrement entre ce dernier et le Département des Chemins de Fer. Les estimés étaient payés par semaine et par quinzaine sur le rapport des officiers du Département des Chemins de Fer, qui contrôlaient ces travaux. Je me rappelle avoir fait un règlement final de ces travaux et de ces expropriations entre Joliette et la Boulonnière avec Monsieur Roberge le contracteur, et je m'en fis donner un reçu

au Département des Chemins de Fer même, à Québec, à la fin de l'année mil huit cent quatre-vingt-un (1881).

L'acquisition de la ligne proprement dite de Joliette à Lanoraie a eu lieu près d'un an auparavant, c'est-à-dire, à la fin de mil-huit cent quatre-vingt 1880, au commencement de mil huit cent quatre-vingt un 1881.

Q: Avez-vous fait avec Monsieur Roberge un contrat spécial pour l'acquisition du terrain à gravier, ou ce terrain a-t-il été vendu en-même temps ou par le même contrat ?

R, Non, c'est différent. Nous avions autorisé Monsieur Roberge à acheter le terrain de gravier en son nom, et nous lui avons dit, que nous lui paierions le prix qu'il paierait, il n'a pas eu de profits sur cette acquisition, ni sur les expropriations. Le fait est, qu'il devait transmettre au Gouvernement tous les titres d'acquisition, qu'il obtenait lui même, et qu'il ne devait être payé, que du prix, pour lequel il avait obtenu les terrains. Il avait son profit raisonnable dans les travaux de construction, et je crois, si je me rappelle bien, qu'il estimait ses profits à cinq ou huit piastres par jour. Il était réellement le contrôleur absolu de ces travaux, et je dois dire en passant, que c'est un contracteur habile, mais peu couteux.

Q. Le terrain à gravier n'a pas fait l'objet d'une transaction séparée ?

R. Non, j'avais acheté ce terrain pour le compte du Gouvernement mais en son nom, et il l'a transféré au Gouvernement en même temps, que le chemin de fer, les travaux de construction du chemin de fer.

Q. Vous rappelez-vous spécialement quelle somme a été allouée pour ce terrain de gravier ?

R, Je ne saurais dire, mais je sais que c'était extrêmement bon marché, et je m'étais renseigné auprès des autorités du Grand-Tronc, pour les acquisitions que cette Compagnie avait faites dans des conditions semblables.

Q. Les listes de paie, que le Gouvernement acquittait, étaient-elles contrôlées par les officiers du Département ou des officiers de l'administration du chemin.

Q. Les pay-listes pour les travaux sur le chemin de Joliette étaient contrôlées par les officiers extérieurs du département, c'est-à-dire par Monsieur Davis, surintendant-mécanicien et ses subordonnés, ces comptes étaient envoyés au Département même des Chemins de Fer, qui les faisait contrôler, comme cela se fait d'habitude, par l'Ingénieur de ce Département.

Q. Alors, ce n'était pas Monsieur Sénécal qui les payait ?

R. C'était Mr. Sénécal qui avisait de les payer, et le Département des Chemins de Fer faisait les versements nécessaires pour faire payer les montants. Je dois dire, que le Département s'en rapportait naturellement au rapport du surintendant, pour l'exécution de ces travaux et le contrôle financier.

Q. Si je vous comprends bien, Monsieur Roberge prêtait son nom

pour l'exécution de ces travaux au gouvernement et chargeait un salaire ?

R. Cela revenait absolument à cela, c'est-à-dire que le Gouvernement, outre les déboursés qu'il faisait pour la construction, allouait à Monsieur Roberge un certain profit, qui représentait un salaire raisonnable, il ne surpassait pas le prix que le gouvernement avait décidé de payer pour chaque mille de chemin bâti. Je dois ajouter pour faire la distinction, que mes remarques en ce moment ne s'appliquent qu'au chemin entre Joliette et la Boulonnière, c'est-à-dire au-delà de Joliette. Les travaux de réparation ou de complétion de Joliette à Lanoraie furent faits par la compagnie de ce chemin, sauf les lisses et les traverses (ties), qui furent avancées à crédit par le gouvernement, et dont il fut tenu compte à la compagnie, lors de l'achat de la ligne par le gouvernement.

Q. Est-il à votre connaissance que monsieur Roberge se soit plaint au Gouvernement, qu'il n'avait pas été payé justement, et a fait des réclamations à ce sujet ?

R. Sous l'administration de mon successeur, l'Honorable Monsieur Mousseau, je fus informé que monsieur Roberge réclamait du Gouvernement une somme considérable pour les travaux qu'il avait exécutés sur la ligne entre Joliette et la Boulonnière, c'est-à-dire pour les travaux qu'il avait fait sous mon administration. Le ministre des chemins de fer, ou le Trésorier de la Province de Québec, me firent transmettre si je me rappelle bien, ce compte, et je répondis que l'ouvrage avait été payé, et qu'il en avait donné reçu au Département.

En faisant des recherches dans mes papiers, je retrouvai ce reçu et je l'expédiai à l'Honorable Monsieur Wurtele, qui le fit déposer par minute chez un notaire de Québec. Monsieur Roberge se plaignait de ne pas avoir été payé du montant, auquel il avait droit pour ses travaux.

Q. Les différentes sections de ce chemin, qui s'étend de Lanoraie à St-Félix de Valois, ont-elles été payées sous votre administration ?

R. Je dois diviser l'acquisition de cette ligne en trois parties, la première entre Lanoraie et Joliette, l'ancienne ligne de l'Industrie, comme on l'appelait alors, cette partie fut acquise par le gouvernement après que les travaux furent faits par la compagnie du chemin de fer de Joliette, comme je l'ai dit plus haut.

De Joliette à la Boulonnière, le chemin fut construit par le Gouvernement, mais au nom de la compagnie et du contracteur, en autant que la Législature n'avait pas permis encore la construction de cette ligne, et la troisième partie, qui va du terrain de gravier (La Boulonnière) jusqu'à Saint-Félix de Valois, fût construite, partie sous mon administration, et complétée, je crois, sous l'administration de mon successeur ; elle fut aussi virtuellement construite aux frais du Gouvernement.

Je m'explique, en disant que le Gouvernement était convenu de

payer au contracteur, construisant ce chemin, une somme de tant par mille, et à mesure que les travaux se faisaient, le Gouvernement payait, à compte du prix convenu, des estimés hebdomadaires au contracteur, pour lui permettre de faire ses paiements de main-d'œuvre ou de matériaux. Les rails étaient aussi fournis par le Gouvernement et portés en à-compte du prix de construction par mille au débit du contracteur.

Si je me rappelle bien, le prix du chemin de fer de Joliette à Saint Félix de Valois n'a pas dépassé huit mille (8,000) piastres par mille pour la première partie du chemin jusqu'à la Boulonnaire, et audessous de cette somme pour la balance du chemin jusqu'à Saint Félix de Valois ; mais je crois que le contracteur a reçu pour cette dernière partie des argents de la municipalité de Saint Félix de Valois, dans tous les cas d'une autre source que du Gouvernement.

L'intention du Gouvernement n'était pas d'abord de bâtir au-delà du fond de gravier, mais il dut le faire sur les réclamations incessantes des municipalités du Nord des comtés de Joliette et de Berthier.

Ces conditions de construction ne s'appliquent qu'aux deux dernières parties de cette ligne de Joliette, et non pas à la partie qui s'étend de Lonoraie à Joliette.

La partie entre Joliette et Lonoraie fut achetée, comme l'on achète une ligne déjà construite.

Q. Vous rappelez-vous, quel prix par mille vous étiez convenu de payer à monsieur Roberge ?

R. Je ne saurais dire, je ne sais pas même, si la seule convention n'était pas que le chemin fut construit en dessous d'une certaine somme par mille déterminée d'avance.

Q. Comme question de fait, êtes vous d'avis que ces travaux ont été payés par le gouvernement à très bas prix ?

R. Je suis sûr, que si le Gouvernement eut fait construire cette ligne, par contrat après soumission, le prix payé n'aurait pas pu être moindre, et aurait, je le crois, été au delà de ce qui a été payé. J'affirme qu'il n'y a eu là aucune spéculation, ni même de bénéfice appréciable pour le contracteur, si ce n'est l'équivalent d'un salaire raisonnable pour un homme ayant la responsabilité de son travail.

Q. Lors du paiement de la balance due sur les premières sections de cette ligne de Joliette, a-t-il été tenu compte des matériaux, qui avaient été fournis ou prêtés au contracteur ?

R. Oui.

Q. Quant à la troisième section, je comprends que le règlement de la balance n'a pas eu lieu sous votre administration, et que vous n'en savez rien ?

R. Non, je ne sais pas comment la balance a été réglée, tout ce que je sais, c'est que le prix de construction de cette dernière section

n'était supporté par le gouvernement que pour une part peu considérable, eu égard à la valeur de ce chemin.

Q. Avez-vous, en outre, fait avec monsieur Roberge un contrat pour tout le *ballast* à être fourni sur toute la ligne du chemin de fer du Nord ?

R. Les travaux de chemin, faits par monsieur McGreevy, n'avaient pas été complétés, en ce qui regardait le *ballast*, et ce pour la raison que le gravier manquait pour ce *ballast*. Monsieur Shanly fit rapport au gouvernement, quand ce dernier eut pris possession de ce chemin des mains de l'entrepreneur, Monsieur McGreevy, qu'il fallait absolument, que du gravier fut placé comme *ballast* sur la voie, et que les rails et le matériel roulant souffriraient considérablement, à part les dangers du manque de *ballast*. Si je me rappelle bien, le surintendant du chemin, monsieur Sénécal chargea M. Roberge d'exécuter ces travaux de *ballast*, et le gouvernement approuva cet arrangement avec monsieur Roberge.

Q. Savez-vous à quelle date remonte cet arrangement ?

R. Cela doit être en mil huit cent quatre-vingt-un (1881), mais je ne saurais dire la date de l'année.

Q. Vous rappelez-vous des conditions de ce contrat ?

R. Non, je ne saurais dire, tout ce que je sais, c'est que les contrats du *ballast* fourni et des travaux faits étaient attribués à Monsieur Davis, l'un des officiers extérieurs du Département des Chemins de Fer, et que les paiements se faisaient sur des états qu'il certifiait lui-même, et qu'il approuvait, s'ils étaient certifiés par ses subordonnés.

Q. Ces paiements étaient-ils faits par l'administration du chemin de fer ou par le Département des Chemins de fer ?

R. Ces paiements étaient faits par l'administration du chemin de fer ici, et remboursés à l'administration du chemin de fer par le Département, sur des états fournis, je crois, mensuellement,

Q. Savez-vous quel était le mode ordinaire de mesurer le *ballast* fourni ?

R. Le mode était le mode suivi par tous les chemins de fer, c'est-à-dire qu'un char chargé de *ballast* devait contenir tant de verges cubes, étant accepté après inspection par les officiers proposés à cette fin, comme quantité fournie, et la vérification de cette quantité fournie se fait toujours par l'emploi même du *ballast*, dont la quantité acquise est évaluée par les Ingénieurs qui président, à ces travaux.

Q. Dans ce cas, l'officier qui surveille le chargement des chars, et celui qui reçoit le chargement contrôlent tous deux les quantités fournies ?

R. Oui.

Q. À part de cela, le *ballast* est-il mesuré sur la voie même par les Ingénieurs, pour constater quelle est la profondeur du *ballast* posé ?

R. C'est que je viens de dire, l'Ingénieur qui surveille les travaux de *ballast* peut constater, quelle est la quantité, qui a été em-

ployée, et contrôler ainsi les chiffres donnés par l'employé, qui a certifié la quantité du chargement.

Q. Ainsi, vous auriez, pour contrôler la quantité de *ballast* fournie, un officier, qui veille au chargement du ballast, un autre, qui tient compte du déchargement, et l'ingénieur, qui mesure ensuite le *ballast* sur la voie ?

R. Parfaitement, il y a tellement contrôle là-dessus, que pour les hommes, ordinairement employés aux travaux de chemins de fer, il ne peut pas y avoir de contestation sur ce point là.

Q. Est-il à votre connaissance, que monsieur Roberge ait jamais présenté au Gouvernement des comptes pour *ballast*, qui n'étaient pas dûs ?

R. Je me rappelle, que monsieur Roberge s'est plaint, qu'on le réduisait trop dans ses comptes, et que l'administration du chemin de fer à Montréal le traitait durement ; mais je suis bien sûr, qu'il n'a pas même eu l'idée de présenter au département des comptes de ballast qu'il n'aurait pas livré, pour la raison bien simple, qu'il n'aurait pas pu être question pour lui d'être payé, sans la recommandation régulière des officiers du chemin de fer, et le certificat des ingénieurs.

Q. Était-il possible que monsieur Roberge fût payé par l'administration, pour du ballast qu'il n'aurait pas livré ?

R. Cela peut entrer dans l'idée d'une personne, qui n'a pas la moindre notion des travaux de construction des chemins de fer, pour ceux qui s'y connaissent, c'est une niaiserie de le prétendre ; tous ces paiements se font sur estimés, et certificats de gravier et de travaux par les Ingénieurs. Il n'y aurait qu'une chose, qui pourrait être faite comme faveur à un contracteur, c'est lors du règlement des comptes, après un contrat exécuté, lorsqu'il y a des demandes ou des travaux extra ; et alors la chose ne peut se faire que sur la recommandation des Ingénieurs ou sur un ordre en conseil, qui admettrait le paiement spécial d'une indemnité, comme règlement d'un différend entre le contracteur et le Gouvernement.

Et la présente déposition est ajournée. Et advenant ce seizième jour de Mai mil huit cent quatre-vingt-six, la présente déposition est continuée.

Q. Voulez-vous dire, qui a construit l'embranchement de Berthier ?

R. La population de Berthier avait demandé la construction d'un embranchement, surtout en vue de l'établissement de la manufacture de sucre de betterave, qui était dans le temps commencée. Le gouvernement a été disposé à leur accorder l'amélioration, qu'ils demandaient, nous n'avions pas le droit de faire d'expropriations pour cette ligne, et aucune compagnie n'était organisée pour la construire. Dans les circonstances, j'ai demandé à Monsieur Sénécal, à qui on s'était adressé pour cette construction, s'il ne serait pas possible de faire l'acquisition des terrains de gré à gré avec les propriétaires, et de construire

la voie, et si je me rappelle bien, je lui ai dit alors, que pourvu que cette construction ne dépassât pas un chiffre, que j'indiquai, et qui était très minime, eu égard au prix ordinaire de la construction, le Gouvernement paierait jusqu'à concurrence de la somme que j'avais indiquée, lorsque les travaux seraient construits et le chemin mis en opération. J'appris que Monsieur Sénécals s'était entendu, soit avec les gens de Berthier ou avec d'autres personnes, pour cette construction au prix indiqué ; et autant que je puis m'en rappeler, le montant ne fût pas dépassé, et fut payé après complétion de la ligne. Berthier fournissait un contingent considérable au trafic du chemin par le commerce de foin et de grain fait dans ces régions et depuis longtemps était considérable. Monsieur Tranchemontagne avait été dans un temps parmi les plus grands commerçants de grains du pays, je suis sous l'impression que Monsieur Roberge a construit ce chemin, mais je ne saurais l'affirmer.

Q. Comment le prix a-t-il été fixé ?

R. Le prix avait été fixé par moi sur des données, qui m'avaient été soumises, soit par Monsieur Shearer, ou par l'Ingénieur du Gouvernement, Monsieur Light.

Q. Savez-vous, si le Gouvernement a avancé à Monsieur Roberge certains matériaux pour la construction de ce chemin ?

R. Je crois que oui, je crois que les traverses et les lisses ont été avancées aussi par le Gouvernement, et compte a été tenu de tous les matériaux fournis.

Q. Il n'a pas été avancé d'argent à Monsieur Roberge ?

R. Pas que je sache.

Q. Il n'est pas à votre connaissance, que des employés du Gouvernement sur le chemin de fer aient été employés par lui sur ce chemin ?

R. Je ne crois pas.

Q. Vous rappelez-vous, combien ce chemin se trouve à coûter par mille au Gouvernement ?

R. Dans tous les cas, le prix n'en dépasse pas sept à huit mille piastres ; je crois que les propriétaires avaient fait une partie du terrassement eux-mêmes.

Q. Quelle est votre opinion sur l'administration du chemin de fer par Monsieur Sénécals, comme surintendant ?

R. Je n'ai aucune hésitation à dire que, vu les circonstances dans lesquelles le chemin de fer se trouvait placé, Monsieur Sénécals a été un administrateur intelligent et dévoué, au point de vue de l'intérêt public ; il y a consacré toute son énergie, toute l'expérience qu'il avait, et elle était considérable ; il y a mis son travail du jour et de la nuit ; il a contribué largement à développer le commerce dans toute la région du chemin de fer, et je ne crois pas exagérer, en disant qu'il a personnellement contribué à augmenter la valeur commerciale du chemin, en le popularisant et en le faisant connaître, tant ici qu'à l'étranger, je veux dire aux Etats-Unis. Malgré tout ce que

l'on a pu dire, et l'on ne s'est pas gêné, Monsieur Sénécald, pendant le temps qu'il a été l'administrateur du chemin, n'a pas eu la manipulation des fonds provenant de l'exploitation du chemin ; toutes les recettes ont été reçues, déposées et payées par les employés de l'administration du chemin de fer, dont il avait le contrôle. Les recettes, qu'il a réussi à faire produire au chemin pendant le temps de son administration, soutiennent une comparaison avantageuse avec les recettes, que ce chemin a produites, après tous les travaux additionnels qu'on a faits sur cette voie, depuis qu'il en a quitté l'administration. Plus d'un homme d'affaires a déclaré que le chemin de Montréal à Québec ne paierait pas ses frais d'administration, et l'on a été grandement surpris, lorsqu'on a connu les résultats de l'exploitation de ce chemin, sous la direction de Monsieur Sénécald.

Q. Vous savez qu'on a dit, que Monsieur Sénécald avait dissimulé les revenus véritables du chemin, afin de le déprécier, et de l'acheter à meilleur marché ?

R. J'ai entendu dire cela, mais je sais, que ceux qui ont parlé ainsi, ne connaissaient aucunement ce dont ils parlaient ; la preuve en est que, lorsque j'ai soumis au Gouvernement Fédéral, aux gens du Pacifique Canadien et du Grand-Tronc et aux hommes de chemins de fer du Haut Canada, les états des recettes du chemin, tel qu'il était sous l'administration de Monsieur Sénécald, on m'a toujours répondu, que ces recettes avaient été grossies à dessein pour tâcher d'obtenir de meilleures affaires.

Q. Voulez-vous référer au tableau numéro trois (No 3) page huit (8) d'un état préparé par le Trésorier de la Province de Québec, en date du quatre avril mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et me dire, si le chiffre de vingt-sept mille deux cent quatre-vingt-deux (\$27,282) piastres, et soixante un (61) centins, qui y est mentionné, comme déficit des opérations du chemin de fer en mil huit cent quatre-vingt (1880), est exact, et comment vous pourrez le faire concorder avec le rapport du surintendant sur l'administration du chemin dans les derniers mois de mil huit cent quatre-vingt (1880), par lequel rapport les recettes nettes du chemin se seraient élevées, pendant ces six mois, à une somme de cent mille neuf cent quatre-vingt-dix huit piastres et cinquante cents (\$100,998.50) ?

R. Je ne sais, par quelle opération de tenue des livres, on est arrivé à constater un déficit de vingt-sept mille, deux cents quatre-vingt-deux piastres et soixante et un centins, (\$27,282.61) pour l'année mil-huit cent quatre-vingt, dans l'état que l'on me présente, tout ce que je sais, c'est que ce chiffre ne représente en aucune façon le résultat réel des opérations du chemin, pendant cette année là. Je suis sûr qu'il y a eu réellement, pendant cette année-là, un excédent considérable de recettes sur les dépenses, j'en suis convaincu en voyant sur ce même état le chiffre de cent vingt-huit mille, huit cent une piastres et cinquante cents (\$128,801.50), comme surplus pour

l'année mil huit cent quatre-vingt-un (1881), et je n'ai aucun doute qu'il n'y a pas eu de différence comme cela entre les deux années, malgré que les recettes de mil-huit-cent quatre-vingt-un aient été plus considérables, que celles de mil-huit-cent quatre-vingt (1880).

A cette époque, au commencement de mil-huit-cent quatre-vingt-un, j'ai soumis des états, à différentes personnes, auxquelles j'ai proposé confidentiellement l'achat du chemin, et je suis bien sûr que ces états, préparés avec beaucoup de soin, constataient dès lors un excédent très considérable.

Q. Vous venez de dire que les recettes n'étaient pas touchées par Monsieur Sénécals, mais collectées par les employés de l'administration, remises entre les mains du caissier de l'administration, et déposées dans les Banques au crédit du trésor de la Province, est-ce qu'il n'est pas arrivé que certaines sommes aient été payées par Monsieur Quévillon, caissier de l'administration, à Monsieur Sénécals directement ?

R. Je sais, et mon attention dans le temps a été attirée sur ce fait, que quelques petits montants avaient été payés à Monsieur Sénécals par les employés du Bureau du chemin de fer, à la demande de Monsieur Sénécals. Je lui ai fait la remarque à lui-même, et j'ai constaté que des montants peu considérables, il est vrai, avaient été retirés par lui-même, et lui avaient été chargés comme acompte de ce qui pouvait lui revenir comme traitement ; et autant que je puis m'en rappeler, l'explication, que j'ai obtenue, fut que ces petits montants lui avaient été avancés sur des bons qu'il avait donnés, et qui lors du règlement de la caisse, lui étaient portés comme acompte sur échange de reçus pour ses bons ; mais il faut remarquer que cela ne constituait pas un acte de soustraction de recette, ni de collection de recettes ; je suis sûr que Monsieur Quévillon, dans l'honorabilité duquel j'ai toute confiance, malgré que je le connaisse comme un adversaire politique, ne se serait jamais fait complice d'un acte, qui aurait pu faire perdre un sou de recettes du chemin de fer, malgré cela, je fis la remarque à Monsieur Sénécals, que c'était un procédé irrégulier, malgré qu'il fut facilement contrôlé, et que les paiements, qu'il recevrait, devaient se faire de la manière régulière, à chaque solde des recettes et des dépenses, à des époques fixes.

Ce que j'ai voulu dire dans ma réponse antérieure a été, que toutes les recettes des différentes stations de chemin de fer étaient versées entre les mains du Caissier, et contrôlées par les comptables, sans passer par les mains du Surintendant ; ces recettes, du reste, étaient contrôlées rigoureusement par la comparaison et des billets de passages et des connaissements pour marchandises, qui parvenaient au Bureau de l'Auditeur d'une source différente que les recettes mêmes, c'est-à-dire par les conducteurs et les agents de station.

Q. Savez-vous combien monsieur Sénécals a retiré comme salaire, ou plutôt pour sa commission ?

R. Je ne me rappelle pas, ceci doit être constaté dans les comptes du chemin de fer et au bureau du Trésorier.

Q. Voulez-vous dire maintenant, quand vous avez décidé de vendre le chemin de fer, pour quelles raisons, et quelles démarches vous avez faites pour le vendre ?

R. Au moment même, où j'ai pris la direction du pouvoir à Québec, j'ai décidé, comme un des premiers articles de ma politique, la vente du chemin de fer,—j'en parlai même comme Premier Ministre,—le lendemain ou le surlendemain de mon assermentation, à la Pointe Lévis, dans mon discours programme. En parcourant mes notes très incomplètes et très peu en ordre, je l'avoue, j'ai constaté, que dans le mois de Novembre mil huit cent soixante et dix-neuf (1879), j'ai commencé à faire des démarches dans ce sens. En mil huit cent quatre-vingt (1880), j'ai continué à m'occuper de cette question, tellement j'étais convaincu, qu'avec tout le soin et tout le travail possible l'exploitation du chemin de fer par le Gouvernement était en définitive une erreur économique. Cette politique était du reste celle de mon cabinet ; je voulais, si possible, faire acheter le chemin par le gouvernement Fédéral, pour en faire une partie intégrante du chemin de fer du Pacifique, qui n'était pas encore entre les mains d'une compagnie. Le treize (13) Mai mil huit cent quatre-vingt (1880), une délégation composée de la majorité, je crois, des membres du Cabinet se rendit à Ottawa dans ce but, et là je soumis officiellement, quant à ce qui concernait le Gouvernement Fédéral, mais dans un sens très officiellement quant à ce qui regardait le Gouvernement de Québec, un mémoire écrit, qui rendait la pensée de mon gouvernement, telle que nous l'avions exprimée dans notre entrevue avec le Conseil Privé du Canada. J'en extrais les passages suivants :

" I have had occasion to declare several times in the House and elsewhere, that the Government of Québec would go to the last extremity, rather than dispose of their property to a foreing Company. However we could not but listen to the proposals' that have been made to us to buy or to lease the Railway ; but before coming to any decision on the subject, I have thought it my duty, as the leader of the Government, to inform the Federal Government, whose interest might be largely compromised by the future controlling power of the provincial Railway, of the position we are in, and of the decision we might likely arrive at in the matter.

I am in a position to day to inform you, that we have an offer from a syndicate, which I know to be a very powerful one, to lease the roads for ten years at a rate of three hundred thousand dollars a year, payable semi-annually and in advance, with the option for the lessees to continue their lease during the following ten years, at the rate of four hundred thousand dollars, and for a further term of ten years at five hundred thousand dollars a year in all thirty years. Taking the rental of the first ten years only, it would represent a capi-

tal of six millions of dollars, at the rate of five for cent. The average of the thirty years would represent a capital at five per cent of eight millions of dollars.

Before entering into negotiations with the gentlemen, who have made this offer, I wish to make to the Federal Government, on behalf of the Government of the Province of Quebec, the following proposition :

That the Federal Government shall acquire the property for a sum, say of seven millions of dollars. That sum would represent the rate, at which your government can obtain money in England, an interest of two hundred and eighty thousand dollars, with a sinking fund at one per cent, making in all three hundred and fifty thousand dollars, or fifty thousand dollars above the rental offered for the first ten years.

I am sure that your Government are fully alive to the importance of securing a channel for the traffic of the Pacific Railway, through canadian territory to the sea board. The heavy cost of the building of the Intercolonial Railway must naturally induce the Federal Government to secure as much traffic, for that line, as possible.

With the provincial road in the hands of a private Company, there would remain no other alternative for the Pacific Railway management, but to secure running powers either with that line, or with the Grand Trunk, and in case of future and not improbable combination of the Grand Trunk with the private company controlling the Québec road, a serious obstacle, and loss might be the inevitable consequence of the action taken by the Federal Government. In these days of Railway wares and dangerous combinations, it is not a speculative view that I am bringing to your consideration. Business men, on all sides, are looking anxiously into the future of the Canadian Pacific Railway, and your Government have not lost sight of it, in securing the good will of another Company, so as to get an independent line to Ottawa through the Canada Central.

In making this proposition, I wish it to be fully understood, that we only propose a fair transaction to your Government, one which the future will show to be very advantageous to the general welfare of the community. The whole is respectfully submitted.

J. A. CHAPLEAU

Ottawa May 13 1880."

La réponse, que je reçus alors du Premier Ministre d'Ottawa, fut à peu près celle-ci : (Sir John partait alors pour l'Angleterre, où se rendaient aussi des autorités du chemin de fer du Pacifique Canadien,

qui venaient de faire ratifier par le Parlement du Canada leur contrat pour la construction du chemin de fer du Pacifique) la réponse de Sir John, comme je viens de le dire, fut à peu près celle-ci : " Les gens du Pacifique se rendent en Angleterre pour les négociations financières en relation avec leur entreprise, je verrai ces Messieurs, et je tâcherai de les amener à l'idée de faire du chemin de fer provincial une partie de leur chemin. Malgré cela, je pris moi-même des mesures pour tacher d'intéresser, soit le Grand Tronc, soit d'autres personnes s'occupant de chemin de fer, à faire l'acquisition de notre chemin, j'écrivis moi-même confidentiellement à Monsieur Hickson, le Gérant général du Grand Tronc, et dans une réponse, que je reçus de lui, au commencement de Septembre mil huit cent quatre-vingt (1880, réponse confidentielle, Monsieur Hickson m'informait qu'il ne croyait pas, qu'il pût être offert pour le chemin plus de vingt pour cent des recettes brutes, que donnerait le chemin, lorsqu'il serait suffisamment terminé, pour être mis en opération régulière. Je consultai aussi Monsieur Osler de Toronto, une autorité en fait de chemin de fer, et qui, je crois, est aujourd'hui un des Directeurs du Pacifique, et d'après sa réponse, qui couvrait un projet comprenant la construction d'une ligne d'Ottawa à Toronto, le chemin de Fer de Québec à Ottawa ne devait représenter dans ce plan là que vingt-mille (\$20,000) piastres par mille, sur le parcours de trois cent vingt milles, soit : six millions, quatre cent mille (\$6,400,000) piastres, et encore fallait-il pour assurer le paiement de débentures, dont le produit devait être attribué à indemniser le Gouvernement de Québec, qu'elles fussent endossées, soit par le Gouvernement d'Ottawa ou par celui de Québec, pour trois à trois et demi pour cent d'intérêt de ces débentures. Une autre personne, qui s'entend en matière de chemin de fer, dont je ne puis me rappeler le nom, a fourni son offre à cinq millions, sept cent cinquante mille piastres (\$5,750,000), et prétendait, qu'à (\$6,000,000) six millions, le capitaliste, faisant cette affaire, risquait de perdre une partie de son capital. Les autorités du chemin de fer du Pacifique, que j'ai consultées alors, me dirent, et jusqu'au moment de l'achat, en mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), ils persistèrent à dire, qu'ils ne prendraient, dans tous les cas, s'ils étaient laissés à eux-mêmes, que la partie Ouest du chemin, c'est-à-dire de Montréal, à Ottawa, et que trois millions (\$3,000,000) pour cette partie de la ligne, étaient une offre libérale. Monsieur Sénécal avait plus de confiance que les autres dans l'avenir du chemin, et mettait sur un pied d'égalité le chemin de la rive Nord avec celui de Montréal à Ottawa. Pendant tout le cours de l'année mil-huit cent quatre-vingt-un, Monsieur Sénécal prit des renseignements lui-même, fit des calculs, fit réviser ses calculs par un homme de chemins de fer Américain ; il me fit part de ce qu'il croyait sincèrement être la valeur que le Gouvernement devait placer sur le chemin ; je consultai à plusieurs reprises Sir Hugh Allan, je lui soumis même des calculs très élaborés, que j'avais préparés moi-même, pour

l'engager à se charger d'une compagnie, qui acquerrait le chemin ; bref, je fis des tentatives toujours confidentielles auprès de toutes les personnes, que je croyais en état de me renseigner ou de se charger de l'entreprise, afin d'arriver à une solution, aussi avantageuse que possible pour appuyer la politique, que je désirais adopter. Au retour de Sir John d'Angleterre, je le pressai vivement de nouveau de se charger de l'entreprise ou de déterminer le Pacifique à la prendre, et avec la permission de Sir John, je produis les extraits suivants de la correspondance échangée entre nous :

.....
.....
..... la veille de votre départ pour l'Angleterre, vous m'avez informé qu'il était probable, que durant les négociations en Angleterre, concernant le Pacifique, on s'assurerait de notre chemin de fer comme le débouché du Pacifique. A votre retour, l'autre jour, vous m'avez informé, qu'il vaudrait mieux attendre l'arrivée au Canada des délégués du syndicat du Pacifique, avant de prendre aucune décision sur la vente ou le loyer de notre chemin de fer provincial. Depuis que j'ai annoncé à la Chambre de Québec, que j'avais reçu une offre de vendre le chemin, j'ai reçu trois autres propositions du même genre, je ne me croirais pas justifiable de manquer un bon marché, qui améliorerait la condition financière du pays ; en même temps, je ne voudrais pas laisser aller ce chemin, sans vous mettre en demeure de l'assurer au syndicat du Pacifique :

.....
..... Dans ces circonstances, je crois que vous me permettrez de vous demander :

1 Si comme Gouvernement, vous seriez disposé à garantir à notre province un montant fixe, comme prix de notre chemin de fer, de manière à ce que vous puissiez le transmettre au syndicat, comme partie du Pacifique.

2 Si vous pensez que le syndicat sera disposé à nous offrir d'acheter le chemin à un plus haut prix que celui mentionné plus haut (\$7,000, 000) ou de le louer, à de meilleures conditions (\$250,000).

3 Si dans le cas, où le Gouvernement de Québec garderait la possession de son chemin de fer, vous seriez disposé à recommander au Parlement du Canada, d'accorder à notre chemin de fer, un subside semblable à celui donné au Canada Central, avec la condition d'arrangements pour le trafic semblables, en faveur du Pacifique Canadien, de la même manière, que ceux imposés au Canada Central.

Pour rattacher plus directement le chemin provincial au Pacifique Canadien, je fis des efforts inouïs auprès du Gouvernement Fédéral durant la session de mil huit cent quatre-ving (1880) à mil huit cent quatre-vingt-un, (1881), pour assurer un échange de trafic et de communications avec le Pacifique. Pendant six longues semaines, je ne

cessai, avec le concours de mon collègue, l'Honorable Monsieur Ross, de Monsieur Beaubien et de Monsieur Sénécal de prier le Cabinet d'Ottawa de faire des conditions avantageuses au Q. M. O. & O., dans le contrat du Gouvernement avec le Pacifique. Toutes nos tentatives se heurtèrent contre le refus du Pacifique, refus dissimulé sous des protestations de bon vouloir qui restèrent stériles.

La lettre suivante, que j'écrivais à Sir John le vingt six janvier mil huit cent quatre-vingt-un (1881), atteste de mes efforts et de mes craintes :

Mon cher Sir John,

Je n'ai reçu qu'hier votre lettre du 19 courant. Je dois vous remercier de l'offre bienveillante que vous me faites de servir d'intermédiaire entre le Gouvernement de Québec et les personnes intéressées dans le chemin de fer du Pacifique.

Le Gouvernement de Québec vous demande deux choses. La première, qui vous est très-facile, c'est que le Gouvernement de Québec obtienne l'échange du trafic avec le Canada Central et le Pacifique, de manière qu'aucune autre compagnie n'obtienne du Pacifique des taux spéciaux plus avantageux, que ceux accordés au chemin de fer de Québec. Si cela n'est pas fait, la valeur du chemin va être diminuée de beaucoup. Nous ne demandons pas de faveurs, mais nous ne voulons pas être mis sur un pied d'infériorité dans notre lutte pour le trafic. J'ai déjà soumis cette proposition au syndicat du Pacifique dans l'écrit no. 1, dont je vous transmets copie, mais sans résultats.

.....
.....
je vous ai rencontré, et j'ai eu le plaisir d'apprendre de vous la bonne nouvelle, que tout serait correct à la fin, et que nous ne serions pas déçus dans nos espérances. C'est très-bien, mais contre un contrat élaboré, revêtu de la sanction du Parlement, l'expression du bon vouloir d'une compagnie est très-pâle.

Si toutes les parties intéressées dans cette affaire, le Gouvernement Fédéral, le syndicat du Pacifique, et le Canada Central (l'heureux associé) sont disposées à donner au chemin de Québec le *fair-play*, qu'il demande, pourquoi ne pas le faire tout de suite ? Pourquoi n'est-il pas convenu, écrit et entré dans les statuts que le Pacifique Canadien et le Canada Central ne donneront aucune préférence à qui que ce soit, et que tous les droits et privilèges accordés au Canada Central par les clauses 24 et 25 du contrat soient accordés par le dit syndicat et par le Canada Central au Gouvernement de Québec ?

La seconde demande que nous faisons, est que le Gouvernement Fédéral nous assure la vente du chemin de fer provincial au chemin

de fer du Pacifique, et dans ce but, vous nous avez promis votre précieuse assistance.

L'automne de mil huit cent quatre-vingt-un me trouva en possession de renseignements suffisants, pour que j'informe mon cabinet qu'aux élections générales que nous avions l'intention de faire vers la fin de l'automne, nous annoncerions publiquement, pour avoir une expression d'opinion du pays, notre politique bien arrêtée, de vendre

le chemin de fer provincial. Mes collègues et moi tombâmes d'accord sur le chiffre, auquel le Gouvernement était disposé à vendre cette propriété. Je fis plusieurs voyages à Ottawa dans le cours des mois de septembre et d'Octobre, et j'eus de longues et fréquentes entrevues avec le Premier-Ministre; je le pressais vivement de nous donner une réponse sur ce qu'il voulait faire, soit pour se charger du chemin de fer et nous libérer d'une partie de notre dette, soit pour déterminer le Pacifique à l'acheter; puis j'annonçai aux élections générales de Novembre et de Décembre mil-huit cent quatre-vingt-un (1881), que le Gouvernement avait décidé de vendre le chemin de fer pour huit millions de piastres, sauf par le Gouvernement à compléter les travaux indispensables, pour qu'une vente s'accomplisse dans des conditions pratiques; et le montant de ces travaux à faire était d'environ trois à quatre cent mille piastres (\$300,000 à (\$400,000); c'était là des travaux absolument nécessaires, car la liste de ces travaux, préparée alors, était de huit cent quarante mille (\$840,000) piastres, liste que je produis avec ma réponse, et qui fut communiquée au Pacifique et au Gouvernement d'Ottawa dans le cours de nos négociations; seulement je considérais que la moitié de ces travaux était suffisante pour faire la vente dans des conditions pratiques. Je produis cette liste, parce qu'il y est fait allusion à la correspondance, qui a eu lieu entre Sir John et Sir George, alors Monsieur Stephen, et moi en janvier suivant, au sujet de l'acquisition du chemin. Après les élections, Monsieur Sénécal m'informa qu'il était prêt à résigner sa position de Surintendant, et qu'il était en état de faire une offre ferme au Gouvernement, pour l'acquisition du chemin sur une base de huit millions (\$8,000,000), sauf quelques travaux à faire, comme je l'ai dit plus haut.

Je lui demandai de ne pas faire cette proposition alors, que je voulais faire une dernière tentative auprès du gouvernement Fédéral et du Pacifique, j'avais consulté dans l'intervalle monsieur Shanly, et lui avais demandé, comme j'avais fait du reste à monsieur Hickson et à Sir Hugh Allan, s'il valait mieux demander des soumissions publiques pour cette opération, et M. Shanly me répondit, qu'il était préférable de demander privément, à ceux que je croyais pouvoir se charger de l'affaire, leurs conditions. Monsieur Sénécal me soumit dans l'intervalle, les chiffres, qui faisaient la base de ce projet d'affaires, et me fit part des garanties qu'il donnait, tant en argent qu'en garantie

par le personnel de ses associés projetés, garantie qu'il était prêt à donner pour attester de la bonne foi et du sérieux de cette affaire.

Je me rendis à Ottawa le premier jour de janvier mil huit cent quatre-vingt-deux (1882), et dans une conversation avec Sir John, je lui fis part, sans mentionner les noms, des offres sérieuses, qui m'étaient faites ; je fis plus, et je lui donnai en détail les chiffres qui comportaient ces offres. Il me demanda s'il pouvait communiquer ces chiffres au président de la Compagnie du Pacifique ; je crus alors que l'intérêt public me justifierait de me servir d'un renseignement, qu'on m'avait donné et je le lui permis. Sir John écrivit alors, à la date du six janvier mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) une lettre confidentielle à Monsieur Stephen, lettre que j'ai eu l'autorisation de citer, informant Monsieur Stephen des conditions de l'offre que j'avais reçue ; ces conditions étaient celles de Monsieur Sénécal, malgré que je n'eusse pas mentionné son nom. A mon retour à Montréal, je crus devoir informer Monsieur Sénécal, que je croyais, qu'il serait mieux pour tout le monde, que la compagnie du Pacifique Canadien devint l'acquéreur du chemin de fer Provincial, et je lui déclarai, que j'avais fait soumettre au Pacifique, par l'entremise de Sir John, les conditions de l'offre que lui (Monsieur Sénécal) m'avait communiquées. Monsieur Sénécal m'en fit d'amers reproches, en me disant que du moment qu'il s'était constitué comme enchérisseur du chemin, j'aurais dû garder secrets les chiffres qu'il m'avait communiqués, que cela donnait aux autres un avantage indû sur lui, je lui répondis que j'avais en cela consulté ce que je croyais être le véritable intérêt de la province.

Je cite en entier la lettre de Sir John à Monsieur Stephens. A la suite de cette lettre, j'eus une entrevue avec Monsieur Stephen, et le dix-neuf Janvier je reçus de lui la réponse que je cite aussi en entier.

" Stadacona Hall, Ottawa

• (Confidential)

January 6, 1882.

My dear Stephen,

I have had a talk with Chapleau, who approached the subject with perfect frankness. He says he has had a bona-fide offer from parties capable of carrying out their engagement of \$400,000 rental per annum payable half yearly, in advance, with right to purchase at eight millions within two years.

About \$800,000 will be required to complete the road and make the extensions, which the government have already engaged to make, etc. These would have to be finished in about two years, and half of it expended at once.

If at the end of two years, the option of purchasing was expressed, four hundred thousand dollars would be credited on the purchase

money, leaving the balance to be paid for the road \$7,600,000. As I understood Chapleau, this offer is now open to his government.

I stated to him my opinion, that it was for the general interest of the trade of Canada and of his province, that the Pacific railway from Vancouver to Quebec, should be in the hands of the Pacific Railway Company, and that the Dominion Government will prefer that an arrangement should be made to effect this. He did not dissent from this opinion, nor did he expressly assent to it. The result of our conversation is that he (Chapleau) would be ready to sanction a lease to the C. P. R. at \$400,000 per annum, payable half yearly in advance, so that under no circumstances, the province of Quebec should be unexpectedly called upon to raise money to meet the interest on their Bonds in Europe. That the improvements on the road should be carried out, and that the \$400,000, required to be expended at once, might be refunded to the C. P. R. by instalments out of the first four years rental. He says that he does not see how the guarantee of the Dominion Government could be utilized by him, Quebec does not want to borrow, but merely to have the rental coming and regularly to meet its indebtedness in Europe.

He is ready to enter into arrangements for the absolute sale of the road at the price of eight millions, but I fancy you would not think of that just now. The option of buying at a future date could easily be settled.

This, I think, is the substance of our conversation, and I think from appearances, that he will adhere to these terms.

I have strongly pressed upon him to see you and talk over the whole matter personally with you. The interests are too large and the position of the negotiating parties too high, to permit of higgling. Chapleau will, I am sure, meet you frankly, and you will meet him in the same spirit.

I really hope you will come to terms. I am satisfied that our great line should have an uninterrupted control from sea to sea, hence my anxiety and my interference in the matter.

Yours sincerely,

JOHN A. McDONALD

Montréal 9th Jany, 1888.

Dear Sir,

Since I had the pleasure of seeing you here on Saturday, I have discussed the question we had under consideration with such of my

colleagues of the C. P. R., as were within reach, and I think a proposal, such as I sketched to you, would be acceptable to the C. P. R.

The C. P. R., to buy the Government road at the price of \$8,750,000, payable in fifty years, interest at 4 0/10 per annum payable half yearly in advance.

After the first ten years, a sinking fund to begin to be provided sufficient in amount to pay off the capital sum at the end of the fifty years,

The Govt. to contribute \$750,000 towards completion of the works in progress and the improvement stated in your list.

The money for this could be provided by handing over to the C. P. R. \$750,000 of the 4 0/10 Bonds, which I presume the Government would issue on the basis of this sale of the road to the C. P. R.

The Bonds of the Government of Quebec secured in this way, with or without the endorsement of the Dominion Government, would in my judgment sell at par.

It is not necessary, that I should point out to you the special attraction of this proposal; they will be obvious to you, taken in connection with our conversation on Saturday; and the advantages to the Province and City of Quebec of having the Pacific Railway terminus in Quebec are so clear, that the public ought to appreciate them.

I regret much that my time on this side is so short now, having to leave for New-York on Friday afternoon. I hope however it will be possible for you to give me your views as to such a proposal as I have sketched to you before I leave.

If negotiations are to be continued, M. McIntyre, the vice-President, will conduct them on behalf of the Company.

I have only to add that I have been perfectly frank with you in the expression of my views, and have not attempted to conceal my own readiness, to meet what I understand to be your wishes, so far as is compatible with the interests of the C. P. R., without the full support and confidence of your Gouvernement, I would prefer that the C. P. R. should stand aside and content itself with its terminus at Ottawa for the present, standing ready to avail itself of the best means that may hereafter offer of reaching Montreal.

I am
Yours very truly

GEO. STEPHEN

HON. J. A. CHAPLEAU Q. C.
Premier,
Québec.

Je fis part à mes collègues de la proposition contenue dans cette dernière lettre, et nous nous entendîmes pour la refuser ; j'ai, du reste, donné les explications à ce sujet dans mon discours en Chambre, lors de la mesure confirmant la vente du chemin.

Du mois de janvier jusqu'au moment où le Gouvernement prit une décision au sujet de la vente, le Gouvernement discuta les différentes offres, qui avaient été faites, et qui se terminèrent par la vente de la partie Ouest du chemin au Pacifique, et la vente de la partie Est à un syndicat, dont Monsieur Sénécald était le principal membre. Je n'ai aucun doute, que c'est grâce aux recherches, aux calculs, aux informations et au travail de Monsieur Sénécald, que le Gouvernement a dû obtenir les offres considérables, qu'il a obtenues pour l'achat du chemin ; j'en suis sûr, et j'ai eu pour cela l'approbation de Monsieur Shanly, et si le Gouvernement se fut permis, dans le cours de mil-huit cent quatre-vingt-un (1881), de faire un appel au public pour des soumissions, aucune de ces soumissions, si ce n'est celle de Monsieur Sénécald, n'aurait dépassé six millions cinq cent mille piastres (\$6,500,000) ; c'est le chiffre le plus élevé que le Grand-Tronc, pourtant très-intéressé à s'emparer de cette ligne, avait cru devoir mettre pour valeur du chemin. Je dois dire, cependant, que cette offre n'a pas été faite d'une manière officielle, et pas même officieuse par le Grand-Tronc, mais ce chiffre m'a été donné dans une conversation et dans une lettre particulière du gérant général de la Compagnie.

Q. La Compagnie du Grand-Tronc n'a fait aucune offre véritable pour le chemin, si je vous comprends bien ?

R. Non, Monsieur Hickson a dit qu'il ne voulait pas faire d'affaires, mais qu'il me donnait son opinion sur la valeur mercantile du chemin.

Q. Vous expliquez-vous, comment il se fait que le Grand-Tronc n'ait pas fait d'affaires alors, et qu'il ait consenti à acheter la Section Est moins d'un an après, pour un prix plus élevé qu'il n'aurait payé, s'il avait acheté tout d'abord ?

R. Je dois répondre d'abord, qu'il y a, dans les agissements des Compagnies de chemins de fer, des soubresauts aussi inattendus que dans la valeur de leurs actions sur le marché ; un sentiment de rivalité peut faire faire à une compagnie de chemin de fer des démarches, des opérations bien différentes d'un jour à l'autre, et je sais que la rivalité entre la Compagnie du Grand-Tronc et celle du Pacifique a augmenté d'intensité à un degré considérable à cette époque. Je dois ajouter, que lorsque Monsieur Sénécald a profité de ce moment, pour offrir la partie Est du chemin de fer Provincial au Grand-Tronc, ce dernier, tout en lui faisant des avantages considérables, n'acceptant pratiquement pas fait autre chose, que d'obtenir le contrôle du Chemin de la Rive-Nord, en permettant l'émission de bons pour un montant très-considérable, d'au-delà de cinq millions (\$5,000,000) de piastres, et en donnant à ces bons une garantie, qui n'était pas absolue,

à tel point que ces débentures n'ont pas pu trouver de place sur le marché monétaire européen ou américain. Monsieur Sénécal a fait en cela une opération heureuse comme un courtier peut en faire, il a choisi un moment de hausse, et il en a profité, mais il a encouru des risques considérables, et je sais qu'à un moment, il a placé tous le profits qu'il avait réalisés dans ses entreprises de chemin de fer, et notamment dans la vente du chemin de fer de St-Jean et de celui de St-Eustache, pour obtenir le contrôle de la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord, qu'un hasard malheureux pouvait faire baisser sur le marché et qui l'aurait ruiné sans ressources.

Q. Voulez-vous dire, si vous avez fait quelques tentatives pour fusionner le syndicat Sénécal et le syndicat Allan-Rivard, qui vous avait fait des offres, et ce qui a empêché la fusion de s'accomplir ?

R. Avant de répondre à cette question, je dois dire, que je n'ai jamais cru que le syndicat Allan-Rivard était un syndicat sérieux pour un achat de chemin, il pouvait l'être pour un essai, c'est-à-dire pour une promesse d'acheter. La seule personne responsable et réellement disposée à mettre des fonds dans cet entreprise aurait été Sir Hugh Allan, et j'ai raison de croire et de dire, que lui n'était pas sérieux, mais qu'il voulait faire payer le dépôt qu'il avait éprouvé en voyant que son offre, la seule sérieuse qu'il eut voulu faire, l'offre du syndicat Allan-Ridley, n'avait pas réussi. Cependant, il y avait dans le syndicat Allan-Rivard des hommes de bonne foi, de très-bonne foi, comme Monsieur Rivard lui-même, Monsieur Saintonge, Monsieur Drolet, Monsieur Massue, et je désirais beaucoup que le concours de ces personnes fut acquis à la Compagnie, qui acquerrait le chemin, si le Pacifique n'achetait pas ; un de mes collègues, l'Honorable Monsieur Loranger, favorisait cette idée, j'essayai avec lui de créer une entente entre ce syndicat et les personnes qui avaient donné leur concours à l'offre de Monsieur Sénécal ; je poussai la bonne volonté en ce sens jusqu'à faire connaître à ces Messieurs les différentes modifications et propositions qui se produisaient dans l'offre de Monsieur Sénécal et de ses amis, à mesure que les négociations avançaient. Nous en vîmes à la détermination suivante, mon collègue Monsieur Loranger et moi, savoir : qu'un syndicat serait formé de toutes ces différentes personnes, dans la proportion suivante : le groupe anglais, qui s'était joint à Monsieur Sénécal et qui était le plus important, au point de vue financier, aurait un tiers des actions de ce syndicat, Monsieur Sénécal et ses amis Canadien-français auraient un autre tiers, et Monsieur Rivard et ses amis auraient l'autre tiers. Monsieur Loranger proposa cet arrangement à Monsieur Rivard et ses amis, et nous comprîmes tous d'eux, que l'on pourrait arriver à une entente par ce moyen, il y eut bien quelques récriminations, chacun de ces trois groupes craignant que son voisin ne fit une alliance avec un des groupes au détriment du troisième, mais tout paraissait s'arranger, et nous nous rendîmes à Québec, Monsieur Loranger et moi, sous cette

impression. Comme il s'agissait de connaître définitivement la conclusion, à laquelle on arrivait, je télégraphiai de Québec à Monsieur Rivard, lui demandant de nous informer à quelle détermination il en était arrivé, au sujet de la part d'influence qu'il demandait pour son groupe dans ce syndicat, et il me répondit par télégramme, qu'il ne consentirait pas à autre chose savoir : que son groupe eût la moitié de toutes les actions. Mon collègue, Monsieur Loranger me dit alors : " décidément, ils ne sont pas raisonnables et je ne puis les supporter plus longtemps ". Autant que je puis m'en rappeler, l'Honorable Monsieur Beaubien, qui avait pris une part très-active dans l'organisation de ce groupe, mais qui prudemment s'était abstenu d'y prendre un intérêt pécuniaire, s'était déclaré satisfait de l'arrangement suggéré par l'Honorable Monsieur Loranger, et ce dernier lui en fit remarque en ma présence, à Québec, après la réception du télégramme en question, dont Monsieur Loranger lui fit part ; après cela nous fumes informés que le syndicat Allan-Rivard ne pourrait plus ouvrir de négociations pour arriver à une entente.

Q. Pourriez-vous dire, comment vous êtes arrivé au projet de diviser le chemin en deux sections, et de vendre la section Ouest au Pacifique et la section Est au Syndicat Sénécal ?

R. J'ai toujours voulu vendre la totalité du chemin au Pacifique, et jusqu'au dernier moment, j'ai insisté pour que le Pacifique achetât tout le chemin; Monsieur Stephen, le président, paraissait disposé, quoi qu'avec beaucoup d'hésitation à consentir à cet achat, pour obliger disait-il, le Gouvernement Fédéral, qui le pressait de le faire, mais les autres Directeurs du chemin, avec lesquels je fus en rapport, c'est-à-dire Monsieur McIntyre, le Vice-Président, et monsieur Angus y étaient tout à fait opposés, et, en plus d'une occasion, Monsieur McIntyre me répondit, en y mettant même de la violence, disant que jamais il ne consentirait à acheter le chemin de Montréal à Québec, que c'était déjà bien assez d'être obligé d'acheter celui d'Ottawa à Montréal qui n'était pas la ligne qu'il voulait voir relier Toronto à Montréal pour les fins de leur entreprise, et je suis convaincu que, malgré son bon vouloir, Monsieur Stephen n'aurait pas réussi à vaincre les répugnances de ses associés ; j'avais prévenu Monsieur Sénécal, qu'aucune considération ne m'empêcherait de vendre le chemin en entier au Pacifique, si ce dernier m'offrait le prix que je leur avais proposé ; j'ai pour cela l'affirmation répétée, dans plusieurs occasions, du Premier Ministre du Canada, qui ne s'est pas gêné de dire, que j'avais fait des efforts inouis dans cette direction, que le Pacifique avait refusé, et que lui le Premier Ministre, considérait que le Pacifique avait commis là une bien grande faute, et lorsque je demandai au Pacifique de conclure le marché, c'est-à-dire l'achat de la partie ouest du chemin de fer, je leur réitérai la demande d'acheter le chemin en totalité, que j'étais encore prêt à rompre des négociations presque terminées avec l'autre syndicat, et l'on me répondit, que l'on achète-

rait que la partie ouest, et que c'était déjà un sacrifice qu'ils faisaient. Ma décision a été prise de diviser le chemin dans la vente, parce que la compagnie du Pacifique m'avait fait connaître, par l'entremise de Sir John, et me signifiait elle-même, quelle n'avait besoin que de la section ouest, et qu'elle n'achèterait que cette partie-là ; je fis alors comme dernière tentative, la remarque que le gouvernement de Québec se refuserait peut-être de sanctionner la vente de la partie ouest seulement, et Monsieur McIntyre me répondit : Eh bien ! tant mieux, cela fera bien notre affaire. ”

J'informai Monsieur Sénécal, qui insistait de plus en plus à faire accepter son offre pour l'achat de tout le chemin, que j'étais décidé à vendre au Pacifique, la section Ouest, et qu'il était extrêmement important que le Pacifique eut son terminus à Montréal ; alors il me dit : “ Eh bien ! je suis encore prêt à vous faire une offre pour la partie Est du chemin, car je crois qu'après tout, c'est la meilleure des deux, c'est celle qui est le moins exposé aux accidents du grand trafic, car le commerce local ne manquera jamais sur la ligne du chemin de la Rive-Nord, ” je lui demandai alors de formuler son offre, ce qu'il fit en ajoutant toutes les modifications qui sont attachées à la cédule, qui a servi de base au contrat.

La présente déposition est ajournée au lendemain, dix-sept Mai, mil-huit cent quatre vingt-six (1886).

Et advenant ce dix-septième jour de Mai mil-huit-cent quatre vingt six (1886), la présente déposition est continuée comme suit :

Q. Est-ce qu'il n'était pas possible dans la vente, que vous avez consentie au Pacifique, de vous exempter du coût des travaux stipulés au contrat dans l'est de Montréal et pour l'embranchement Dorval ?

R. La construction de l'embranchement Dorval résultait d'une promesse faite à la Chambre même en deux occasions, où des députés avaient présenté des demandes d'incorporation pour une compagnie devant bâtir ce trait d'union entre le Grand-Tronc à l'Ouest et le chemin de la Rive-Nord ; quant aux travaux de la partie Est de Montréal, ils faisaient partie d'un engagement fait avec la ville de Montréal, et cependant je dois dire, que la question de la construction de ces travaux, et la compensation pour ce que la Compagnie du Pacifique ne voulait pas exécuter, était la partie la plus vivement débattue du contrat, lors de la préparation du dit contrat. Nous avons eu une si grande difficulté dans le débat de chacune des clauses de ce contrat, que pas moins de quinze jours ont été employés à discuter, clause par clause, les différentes conventions, se rattachant à ces points. Je suis encore étonné que nous ayons pu amener le Pacifique aux conditions, que nous avons obtenues de lui à ce sujet.

Q. On a prétendu voir une certaine connexité entre une somme de trois cent mille (\$300,000) piastres, stipulée au contrat pour les travaux dans Montréal-Est, et la somme de trois cent mille piastres (\$300,000) que le Pacifique aurait à payer pour l'acquisition du chemin St-Jean

et celui de St-Eustache, et l'on a dit que le Gouvernement s'était chargé de cette somme de trois cent mille (\$300,000) piastres pour les travaux de Montréal-Est, pour indemniser le Pacifique de l'acquisition du chemin St-Lin et de St-Eustache, qu'on lui imposait ?

R. Cette prétention est tout simplement ridicule, l'achat du chemin de St-Lin est un acte volontaire de la Compagnie du Pacifique, et je n'ai, en aucune façon, rien eu à faire avec les conditions de cette vente, le fait est que j'ignore encore exactement, quel prix a été payé pour le chemin de St-Lin. J'ai dit en Chambre, et c'est le cas, que la population desservie par ces deux petites lignes avait fait des représentations au Gouvernement, pour ne pas être laissée à elle seule, ni à la merci de la Compagnie, qui achèterait le chemin principal, et j'avais répondu que le Gouvernement aurait soin de ne pas les laisser maltraiter. Je fis part de ces représentations et de la justesse de cette demande aux Messieurs du Pacifique, qui, sans hésiter et sans pression de ma part, me dirent, qu'en effet ces deux lignes-la étant des *feeders* de la ligne principale, devaient être acquises par eux, mais à un prix et dans des conditions, avec lesquelles le gouvernement n'avait rien à voir.

Quant aux travaux de la ville de Montréal, il en avait été question avant même que mention eut été faite des lignes subsidiaires de St-Lin et de St-Eustache ; et dans le moment, où j'offrais le Chemin de fer du Nord en vente, je ne cachais pas, que le Gouvernement devrait terminer les travaux, auxquels il était en honneur tenu, dans la partie Est de Montréal, qui avait tout fait pour la création de l'œuvre du chemin de fer. Le Pacifique s'objectait à faire ces travaux dans la condition où le Gouvernement les avaient promis, parceque disait-il, la compagnie aurait pu trouver mieux pour ses fins ; cependant cette compagnie accepta de suite, comme une idée très heureuse, celle que j'avais eue de continuer le chemin jusqu'au carré Dalhousie, et elle s'engagea à rembourser les entrepreneurs Messieurs St. Louis, du prix du contrat que le Gouvernement leur avait donné. Elle garda, comme le dit le contrat, entre ses mains une somme de cent mille (\$100,000) piastres, qui était le montant estimé nécessaire et suffisant, pour bâtir la ligne, que l'on a appelée depuis l'Union Jacques-Cartier, et la balance, trois cent mille (\$300,000) piastres, fut répartie, après de longues discussions, comme je l'ai dit plus haut, pour les différents travaux nécessaires dans la ville de Montréal et ses environs ; c'était le complément de ce qui était entendu d'avance, savoir : que le Gouvernement vendrait le chemin, en déduisant une somme d'à peu près quatre cent mille (\$400,000), piastres pour terminer les travaux que que l'on a terminés.

Q. La plupart de ces travaux étaient-ils entrepris dès lors ?

R. Une partie de ces travaux était déjà sous contrat, et les terrains pour les autres étaient déjà expropriés dans le temps du Gouvernement de l'Honorable Monsieur de Boucherville.

Q. Etiez-vous personnellement porteur de débentures sur le chemin de St-Lin ?

R. Je n'avais aucun intérêt, ni direct, ni indirect, dans ce chemin, les seules débentures du chemin de St-Lin que j'aie jamais eues, étaient le montant qui m'avait été voté par le Bureau de Direction, comme honoraire pour mes services de la compagnie, ainsi qu'il en a été fait pour les autres officiers du Bureau de Direction, et ces débentures, je les avais cédées longtemps avant la vente du chemin de fer, au prix de dix cents dans la piastre, tel qu'il avait été convenu, afin de diminuer les charges qu'auraient à payer les capitalistes, qui avaient fait des avances pour terminer ce chemin. Mon beau-père, Monsieur King, qui avaient fait des avances pour la construction du chemin de St-Lin avait, plusieurs mois avant qu'il n'eut été question du contrat avec le Pacifique, vendu à Monsieur Sénécal, pour la somme de quarante-cinq mille (\$45,000) piastres, tous ses intérêts dans le chemin de St-Lin, de sorte qu'il n'y avait lui-même aucun intérêt quelconque ; le prix qu'il a reçu de Monsieur Sénécal ne représentait, m'a-t-il dit, que le remboursement absolu de son profit des avances qu'il avait faites et le prix de ses pas et démarches.

Q. Vous aviez en outre des actions dans la Compagnie des Laurentides ?

R. J'étais Directeur, et je devais être qualifié, cependant je dois dire que la valeur de ces actions était de si peu d'importance, que je n'ai pas même connaissance de les avoir transportées à qui que ce soit, lors de la vente du chemin, et je n'ai jamais reçu aucune considération pour ces actions, qui n'en valaient aucune.

Q. De fait, par la vente, il n'y a eu que les porteurs de débentures qui ont retiré quelque chose, mais quant aux actionnaires, ils n'ont rien retiré ?

R. Rien du tout, je n'ai rien retiré de cette vente du chemin de St-Lin, ni avant la vente, ni lors de la vente, ni depuis ; je crois que Monsieur Sénécal a fait dans la vente du chemin de St-Lin, un profit net d'au moins cent mille (\$100,000) piastres, mais ce qui lui a été payé ne l'a pas été aux dépens de la Province, mais aux dépens de la Compagnie du Pacifique.

Q. Il a été établi, que Monsieur Sénécal avait exigé des autres actionnaires de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord, d'être remboursé par eux d'une somme de soixante quinze mille piastres (\$75,000) pour dépenses d'organisation, voulez-vous dire, si vous connaissez quelque chose de ces dépenses, que Monsieur Sénécal aurait faites ?

R. J'ai compris, que cette somme de soixante et quinze mille (75,000) piastres était demandée, pour la considération que l'on est convenu d'appeler "promotion money" dans les entreprises de chemin de fer, et qui est sensée représenter les déboursés de toute sorte, dépenses de voyages, dépenses contingentes, et en sus une certaine commission

représentant le travail donné à la création, l'organisation et la direction de l'entreprise.

Les hommes de chemin de fer n'ont pas trouvé extraordinaire, que le promoteur, Monsieur Sénécal ait réclamé le paiement de cette somme, pas plus qu'on ne trouvait extraordinaire la soumission de Sir Hugh Allan et de J. J. Ridley, qui demandaient, eux, que le Gouvernement payât la somme de quatre-vingt mille (\$80,000) piastres à leurs agents de Londres, Messieurs Paumure et Gordon, qui s'occupaient des négociations. Comme je l'ai dit plus haut, je sais que pendant dix-huit mois, au moins, Monsieur Sénécal s'est occupé activement de trouver des personnes, qui pourraient le seconder dans l'entreprise qu'il avait projetée, savoir : d'acquérir à un prix raisonnable la propriété du chemin de fer de Québec à Ottawa.

Quant au montant de ses dépenses ou déboursés personnels, je n'en connais rien, excepté, comme tout le monde le connaît, qu'ils ont été très considérables, et j'ajouterai même, extravagants.

Q. On a dit, que plusieurs députés, qui ont voté en faveur de la vente du chemin de fer, l'ont fait en considération d'avantages pécuniaires, de souscriptions électorales, ou d'autres faveurs analogues, connaissez-vous quelque chose à ce sujet ?

R. Je suis sûr que pas un des députés, qui ont voté la confirmation de la vente du chemin, ne l'a fait par intérêt ou par intimidation. Je suis sûr au contraire, que tous étaient favorables d'avance à cette transaction, si heureuse pour les finances provinciales. Je sais, d'un autre côté, que Monsieur Sénécal a aidé largement aux dépenses nécessaires de l'élection d'un certain nombre de députés, mais je sais, qu'en cela, il n'a pas eu à modifier les opinions de ces députés, comme il l'a fait pour quelques députés libéraux, dont il a acheté le silence ou l'adhésion, contrairement aux opinions qu'ils avaient ouvertement exprimées, avant d'avoir reçu de lui des faveurs pécuniaires.

Q. Savez-vous de quelle manière se sont faites ces souscriptions électorales par Monsieur Sénécal ?

R. Je ne pourrais le dire pour tous ceux qu'il a pu obligés, mais je sais que généralement le comité électoral de Montréal, qui s'occupait des différentes élections des députés conservateurs, s'adressait à lui pour souscrire au fonds électoral, et il y souscrivait. Il n'a pas que je sache, j'ai raison de le croire, fourni d'argent aux députés eux-mêmes pour leur élections.

Q. Avez-vous lieu de croire que ces députés savaient que Monsieur Sénécal avait souscrit pour les élections ?

R. Je ne puis m'empêcher de dire, que si Monsieur Sénécal avait un défaut, c'était de dire trop ouvertement tout ce qu'il faisait, que l'on savait publiquement, qu'il souscrivait largement pour les élections, et je ne doute pas que plusieurs députés ont su, qu'il avait contribué à défrayer ces dépenses d'élections, mais j'ajouterai que pour la plus grande partie, ces dépenses étaient de celles, qui sont généra-

lement défrayées par les comités d'élections des grands centres, c'était pour les différents orateurs, comme on les appelle, qui vont faire la discussion dans les comtés, pour des excursions publiques, tendant à amener un concours considérable dans des réunions, ce qui constitue toujours la plus large partie des dépenses d'élection, et que les candidats ne défraient pas eux-mêmes.

Q. Connaissez-vous le montant approximatif des souscriptions que Monsieur Sénécal aurait faites aux élections de mil huit cent quatre-vingt-un (1881) ?

R. Je ne le sais, que par ce qu'il en a dit lui-même en Cour de Justice, je crois qu'il a dit avoir dépensé de quatre à cinq cents piastres par comté conservateur ; s'il a voulu dire cela, ainsi que je l'ai compris, je suis sûr qu'il a exagéré beaucoup, je ne connais pas plus d'une douzaine de comtés, pour lesquels il ait souscrit ; peut-être a-t-il fait quelqu'avance ailleurs, sans que j'en eus connaissance, mais ce que je puis répéter, c'est qu'il n'a ni influencé, ni modifié les opinions des députés qu'il a pu aider. J'ai, dans cette campagne électorale, parcouru un grand nombre de comtés, et l'opinion générale des deux partis politiques était unanime à appuyer la vente du chemin et la vive opposition, que l'on a faite en Chambre ensuite. ne l'a pas été sur la question politique régulière, mais seulement pour appuyer la défection de l'Honorable Monsieur Beaubien, et contenant la position prise par l'Honorable Monsieur Ross. Le chef actuel de l'opposition, l'Honorable Monsieur Mercier lui-même, était favorable à cette transaction, ce n'est qu'après cela, qu'il y a eu matière à reproches.

Q. Lors de la discussion et à l'époque de la vente, quelques députés avaient-ils reçu quoique ce soit en considération de leurs votes ?

R. Je ne sais pas, je ne crois pas, et j'ai toute raison de penser, que pas un député n'a reçu de considération pour son vote et n'a donné son vote, sous l'influence d'aucune faveur qui aurait pu lui être faite par Monsieur Sénécal ou en son nom, ni pour lui, ni pour moi.

Q. Voulez-vous dire ce que vous connaissez, au sujet du règlement intervenu après la vente entre la Corporation de la Cité de Québec, le Syndicat Sénécal et le Gouvernement ?

R. Je ne me rappelle pas de ce qui a été fait à ce sujet, les négociations n'étaient qu'entamées, lorsque j'ai quitté le gouvernement de Québec, elles ont été continuées et terminées sous le gouvernement qui m'a succédé, et hors de ma connaissance ; je sais que ces règlements avec la Cité de Québec ont été faits en conformité de la section sept (7) du statut, laquelle disposition du statut m'a été, je pourrais dire, imposée par la Chambre, à la demande pressante du Chef de l'Opposition, alors l'Honorable Monsieur Joly, des députés de la Cité de Québec, et du consentement unanime des deux côtes de la Chambre.

Le fait est, que j'ai été le seul à prétendre en Chambre, que la clause

du contrat était plus favorable au Gouvernement que les arrangements que l'on pourrait faire, en insérant cette clause sept (7). Je dois ajouter cependant, que cette clause sept (7) avait été demandée avant même que la mesure ait été proposée en Chambre, et à l'époque même du contrat, car je trouve dans mes papiers l'original d'une déclaration du syndicat Sénécal datée du jour même du contrat, par laquelle le syndicat, laissant au Gouvernement l'option de faire lui-même le règlement avec la ville de Québec, renonçant par là au bénéfice de la clause dix-sept (17) du contrat, si le gouvernement le désirait ainsi. On peut voir les déclarations, lors de la discussion de cette clause à la Chambre dans la Revue des Débats Parlementaires de Monsieur Desjardins, pour la session de mil huit cent quatre-vingt-deux (1882).

Q. Avez-vous une idée des travaux, qui ont été accomplis sur le chemin, dans l'intervalle, entre la date du contrat et la livraison du chemin aux Compagnies qui l'ont acheté ?

R. Je ne pourrais rien préciser à ce sujet, je sais seulement, qu'il y a des comptes en suspens entre l'administration du chemin et les acquéreurs.

Q. On a dit que, dans cet intervalle, Monsieur Sénécal avait fait exécuter, sur la Section Est des travaux plus qu'ordinaires, en savez-vous quelque chose ?

R. Je ne crois pas, mais je ne saurais l'affirmer, les ordres donnés étaient contraires à cela, et si on eût désobéi à ces ordres, il est tout probable que j'en aurais eu connaissance. Les travaux, qui ont été continués, sont ceux qui étaient commencés, qui devaient être terminés, et auxquels les arrangements du contrat devaient pourvoir. Je sais qu'il y a eu des remboursements faits par les Compagnies acquéreurs au sujet de ces travaux, mais je ne sais pas, si le gouvernement a définitivement réglé ces réclamations depuis.

Q. On a dit aussi que dans le même intervalle entre la date des contrats et celle de la livraison du chemin, on avait entassé des approvisionnements dans les stations et les magasins, voulez-vous dire, si vous avez quelques renseignements à donner à ce sujet ?

R. Ceci est parfaitement inexact, il n'y a eu, et il n'est resté dans les stations, que les approvisionnements ordinaires qu'un chemin peut toujours garder dans une proportion connue, et qui n'a pas été outrepassée, j'en suis sûr.

Q. Avez-vous quelque idée des travaux, qui ont été faits sur la section Est du chemin par le syndicat, après son acquisition et avant de vendre le contrôle du chemin au Grand-Tronc ?

R. J'ai eu dans le temps une idée détaillée de ces travaux, je me rappelle qu'ils étaient considérables, mais je n'en saurais préciser le montant ; J'ai su qu'immédiatement après sa prise de possession du chemin, Monsieur Sénécal s'est mis à l'œuvre très activement, pour mettre le chemin dans un état parfait d'exploitation.

Q. Êtes-vous en état de me dire approximativement, quels ont pu

être, dans votre opinion, les profits réalisés par Messieurs Sénécal et Mc Dougall dans l'achat du chemin de fer du Nord et dans la revente de ce chemin ?

R. Je crois avoir dit plus haut, que lorsque le syndicat Sénécal a cédé le contrôle du chemin de fer du Nord à la Compagnie du chemin de fer de la Rive Nord, qui était virtuellement la Compagnie du Grand-Tronc, il a fait là une spéculation hardie, qu'il espérait être extrêmement fructueuse, cependant, comme j'ai dit aussi plus haut, tous les profits qu'il espérait étaient dans l'excédant des débentures émises par cette Compagnie, au-delà de quatre millions, qui constituaient à peu près son prix d'achat ; ces débentures, si elles eussent pu être vendues immédiatement, auraient laissé à ceux de ce syndicat de Monsieur Sénécal, qui étaient restés dans l'entreprise, en en désintéressant leurs associés un profit, qui, suivant moi, aurait pu être de près de trois quarts de millions (\$ 750,000). Je dois dire, que ce n'était pas Monsieur Sénécal lui-même, qui aurait eu la plus grande partie de ces profits, son associé Monsieur John McDougall, en son nom et celui d'autres personnes alliées avec lui, prenait plus que la moitié des profits, mais les bons n'ont pu être négociés. Les dépenses énormes, que monsieur Sénécal a dû faire dans deux voyages en Europe, les charges considérables, qu'il a dû payer pour les emprunts qu'il a contractés, ont diminué de beaucoup sa part de profits. Je considère que de mil-huit-cent quatre vingt-trois (1883) à l'hiver de mil huit cent quatre-vingt-cinq (1885). Monsieur Sénécal était à deux doigts de la ruine complète. Le fait est que ses banquiers et ses créanciers pouvaient disposer des suretés collatérales, qu'ils avaient en mains et surtout de la portion de débentures du chemin de la Rive Nord lui afférant, mais la bienveillance de ses créanciers et de ses banquiers, qui l'ont attendu, l'a seul sauvé de la ruine ; si le Gouvernement d'Ottawa n'avait pas, sous le coup de la pression populaire, favorisé et aidé l'achat du chemin de la Rive Nord par le Pacifique, qui a dû rester fait cet achat à contre-cœur, Monsieur Sénécal n'aurait pu rien réaliser des bénéfices, qu'il anticipait de sa grande spéculation, mais comme l'achat du chemin de fer du Nord ne pouvait se faire sans l'achat des débentures, il a pu vendre, lui et ses associés, ses débentures au prix de quatre-vingt-sept cents et demi dans la piastre, et cette opération a fait réaliser, suivant moi, à Messieurs John McDougall et compagnie et à Monsieur Sénécal un montant que j'estime à à peu près un demi million.

Les Messieurs McDougall, grâce à leurs grandes ressources, auraient pu échapper au désastre, sans cette revente au Pacifique, mais Monsieur Sénécal avait tout le risque des accidents, auxquels il a heureusement échappé.

Q. Voulez-vous dire, si vous avez eu quelque part dans ces profits ?

R. Non, je n'ai pas été, ni l'associé de Monsieur Sénécal, ainsi qu'on s'est plu à le dire ; je n'ai jamais retiré de commission, par-

tage, ou autre chose analogue dans cette transaction de l'achat du chemin et dans sa revente au Grand-Tronc, ni dans la transaction par laquelle le Pacifique a acquis le chemin de la Rive Nord, et les débentures de Monsieur McDougall et de Monsieur Sénécal. J'ai bien vu dans certains journaux le récit fantastique de la part fabuleuse de profits, que je m'étais assurés dans cette transaction, et je déclare n'y avoir été partie, ni directement, ni sous un prête-nom, en aucune façon.

Q. Savez-vous, si à l'époque de sa nomination comme Surintendant, Monsieur Sénécal faisait des spéculations, qui lui permettaient de toucher certains revenus, indépendamment de ce qu'il retirait comme surintendant ?

R. Monsieur Sénécal avait remué d'immenses affaires pendant plusieurs années, avant les revers de fortune qu'il a subis quelque temps après en mil huit cent soixante et sept (1867). Il a construit des chemins de fer, il faisait un commerce de bois immense à St. Thomas de Pierreville, et en mil huit cent soixante et dix-neuf (1879), je me rappelle, qu'après avoir construit une grande partie du chemin de fer du South Eastern, il a eu en sus des subsides du Gouvernement des bonus des Municipalités un montant très considérable des débentures du South Eastern, il a eu ces débentures de l'Honorable E. B. Foster, je crois qu'il faisait construire son chemin du South Eastern en mil huit cent soixante et dix-neuf (1879) ; je sais que Monsieur Sénécal, profitant de l'occasion de l'entrée de Monsieur Bradley Barlow dans la compagnie du South Eastern et voyant que Monsieur Brodley Barlow rachetait des débentures éparses de cette compagnie, offrit et vendit à des prix considérables des débentures de ce chemin qui lui étaient restées ; je sais qu'il a touché de cette manière vers mil huit cent soixante et dix-neuf (1879) ou mil huit cent quatre-vingt (1880) des montants très élevés ; du reste la construction du chemin de fer de St. Lin ne lui avait pas, comme je l'ai dit dans ma déposition, coûté des sommes bien énormes, et il a pu négocier quelques unes des valeurs qu'il tenait de cette entreprise ; la vente du chemin de Joliette ne lui avait pas coûté des déboursés bien considérables, et le peu de profit qu'il fit dans cette transaction et les opérations, dont je viens de parler, lui mirent un certain capital entre les mains, et l'on sait que Monsieur Sénécal est homme à multiplier ses moyens d'action avec des ressources comparativement médiocres ; il fut aussi avant mil huit cent-soixante et dix-neuf (1879) mêlé à l'organisation et à la construction du chemin de fer appelé " Montréal et Portland ", et si je ne me trompe pas, il réalisait des bénéfices assez importants dans cette entreprise. Monsieur Sénécal en mil huit cent quatre-vingt (1880) n'était certainement pas un homme riche, mais c'était un homme, qui suivant le dicton populaire remuait beaucoup d'argent. Je sais que l'Honorable Monsieur Barlow, dont il avait toute la confiance, l'aidait considérablement vers cette époque.

Et le déposant ne dit plus rien.
Je soussigné certifie que ce qui précède est une transcription fidèle et exacte de la déposition donnée par le témoin et transcrite sur mes notes sténographiques.

A. S. BOURBONNAIS
Sténographe.

Montréal 4 Mars 1882.

L'HONORABLE J. A. CHAPLEAU,
Commissaire des chemins de Fer.
Montréal.

Monsieur,

Relativement à l'acte d'achat de la partie est du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, signé ce jour, nous n'avons pas la moindre objection à consigner d'une manière spéciale l'entente conclue entre nous, que nous laissons le gouvernement libre de négocier avec la cité de Québec pour le règlement du million. Dans le cas, où il nous notifiera de sa détermination d'en agir ainsi, nous renoncerons complètement à la clause 17 de notre contrat relativement aux réclamations contre Québec.

Nous avons l'honneur d'être,
Monsieur le ministre,
Vos obéissants serviteurs.

T. MCGREEVY,

ALPH. DESJARDINS,

J. A. OUMET,

par L. A. SÉNÉCAL,

L. A. SÉNÉCAL.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC, MONTRÉAL, OTTAWA ET
OCCIDENTAL.

ESTIMATES OF WORKS TO BE COMPLETED, 1881.

| | | |
|---|--|--------------|
| 1 | Extension from St. Laurent to Dorval..... | \$100,000.00 |
| 2 | Ballasting, Eastern Division,100,000 yds. | |
| | “ Western “ 200,000 “ | |
| | including raising embankments..... | 100,000.00 |
| 3 | Extension on Harbour improvements, including change of line..... | 225,000.00 |
| 4 | Completing loop-line at Three-Rivers, and extension of wharfs..... | 40,000.00 |
| | Steamboat and wharfs at St. Maurice..... | 25,000.00 |
| 5 | Stations, yards, sidings, &c., &c..... | 20,000.00 |
| 6 | Quebec gate barracks, including trade into station and workshops..... | 200,000.00 |
| 7 | Passenger station and general offices at Montreal..... | 60,000.00 |
| 8 | Freight Shed..... | 10,000.00 |
| 9 | Workshop at Montreal,..... | 60,000.00 |
| | | <hr/> |
| | | \$840,000.00 |

Assermenté.

A. B. ROUTHIER, C. R.

CANADA,
PROVINCE DE QUÉBEC. } COMMISSION ROYALE,

Enquête concernant le Chemin de fer Q. M. O. & O.

Le dixième jour de mai 1886.

PRÉSENT : L'HONORABLE A. B. ROUTHIER,

Commissaire Royal.

DEPOSITION de CLEMENT ARTHUR DANSEREAU Avocat,
dans le district de Montréal, âgé de 41 ans, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles dépose et dit :

Q. Vous vous mêlez activement de politique depuis un certain nombre d'années ?

R. Je suis dans le journalisme depuis la fin de l'année mil huit cent soixante-trois, et depuis mil-huit cent soixante-sept, je me suis toujours occupé activement de politique.

Q. Vous étiez dans le journalisme en mil huit cent soixante-quinze ?

R. Oui.

Q. Voulez-vous dire, quelle était votre opinion alors sur la politique du Gouvernement, lorsqu'il s'est chargé de construire le chemin de fer du Nord ?

R. Lorsque les Compagnies de la Rive Nord et du chemin de Colonisation du Nord avouèrent leur incapacité de construire le chemin avec les ressources qu'elles avaient alors, je fis une campagne dans "*La Minerve*" pour déterminer le Gouvernement à donner un subside plus considérable, afin que le chemin de fer fût bâti par des Compagnies privées. J'étais d'accord en cela avec les promoteurs du projet du chemin de fer entre Québec et Ottawa, entr'autres avec Mr. Beaubien, que je voyais presque tous les jours, comme représentant la Compagnie du chemin de Colonisation du Nord. Je fis même parvenir au Gouvernement un mémoire au nom de la Compagnie du

chemin de fer de Colonisation du Nord, offrant de construire le chemin, si le Gouvernement voulait y ajouter un certain subside. Malgré que *La Minerve* fût dans le temps l'organe du Gouvernement de Québec, le journal différa d'avec lui sur l'opportunité de faire entreprendre la construction du chemin par le Gouvernement.

Q. L'Hon. Mr. Chapleau était-il alors de cet avis-là ?

R. L'Hon. Mr. Chapleau était exactement de mon avis, et il rédigea même un article dans ce sens-là, publié dans *La Minerve*. La grande raison, pour laquelle je n'approuvais pas la politique du Gouvernement à ce sujet, était que je croyais, que la construction du Chemin de fer serait beaucoup plus dispendieuse, si elle était accomplie par le Gouvernement ; et nous disions de plus que le Gouvernement aurait beaucoup plus de difficulté à faire payer les municipalités, qui avaient souscrit pour venir en aide au chemin.

Q. Voulez-vous dire quelle était votre opinion au sujet du tracé entre Maskinongé et Montréal, et si vous considérez l'ancien tracé comme préférable au nouveau tracé qui a été choisi ?

R. *La Minerve* dans le temps s'est prononcée en faveur de l'ancien tracé par L'Assomption et le Bout de l'Isle, comme étant préférable au point de vue de la distance et au point de vue du coût de construction. Nous avons donné dans le temps des chiffres, qui paraissent depuis avoir été confirmés par les faits.

Q. Savez-vous quelles ont été les raisons déterminantes en faveur du tracé de Terrebonne ?

R. Il y a deux catégories de raisons : Il y a les raisons apparentes qui sont les raisons publiques, et les raisons moins connues qui sont les raisons personnelles.

Q. Voulez-vous dire quelles sont les raisons personnelles ?

R. Les raisons personnelles étaient la grande intimité entre l'Honorable Mr. Masson et l'Hon. Mr. De Boucherville ; et comme les citoyens de Terrebonne se sont beaucoup agités dans le temps pour faire passer le chemin chez eux, l'influence de l'Hon. Mr. Masson a prévalu dans les conseils de l'Hon. Mr. De Boucherville sur l'influence de Mr. Louis Archambault, qui est le champion du tracé de l'Assomption.

Q. Avez-vous eu connaissance du contrat des *Nut-locks*, donné au Docteur McKay par le Gouvernement de Mr. Joly ?

R. Je n'ai pas eu connaissance de la manière, dont le contrat a été donné par le Gouvernement-Joly, mais j'ai eu connaissance du règlement définitif de cette affaire, lorsque l'Hon. Mr. Chapleau est arrivé au pouvoir. Je n'ai pas les chiffres en main maintenant, mais autant que je m'en rappelle, il restait à exécuter pour une somme variant de douze à quinze ou seize mille piastres, je ne me rappelle pas exactement. Mr. Chapleau, qui ne désirait pas du tout continuer ce contrat, me demanda de travailler à obtenir une résiliation de l'entrepreneur. Je me mis en communication avec le Dr. McKay, qui est maintenant mon parent, mais qui ne l'était pas dans le temps. Je ne

puis plus me rappeler exactement comment s'opéra le règlement, mais je me rappelle d'une manière un peu confuse que le Dr. McKay exigea, pour résilier son contrat, que le Gouvernement reconnût certaines traites déjà acceptées par Mr. Joly, et peut être même aussi avait-il à payer un certain montant de dédommagement au Dr. McKay, qui se déclarait prêt dans le temps à continuer son contrat. Le Dr. McKay me demanda de plus de m'engager à travailler en sa faveur pour lui faire obtenir une situation. Je lui fis cette promesse, que je ne pus faire accepter qu'un an après, je crois, avec beaucoup de difficulté.

Q. Vous rappelez-vous quelle somme lui a été payée pour dédommagement ?

R. Je ne sais pas. Je ne me rappelle pas. Je ne sais pas non plus, s'il lui en a été payé. Je sais seulement qu'il y avait eu un montant de stipulé. Peut-être que cela ne lui a jamais été payé.

Q. Est-ce dix-huit cents piastres ?

R. C'était dans ces chiffres-là, de quinze à dix-huit cents piastres.

Q. C'est le Gouvernement qui payait ?

R. Maintenant je pense qu'il n'a pas été payé, et qu'ils l'ont nommé pour éviter de le payer.

Q. Quant à cette promesse de travailler à lui faire obtenir une situation, était-ce une promesse absolument personnelle de votre part, ou y avait-il quelqu'engagement du Gouvernement ?

R. C'était une promesse personnelle. J'en avais préalablement parlé au Gouvernement pour connaître ses dispositions, mais je n'avais jamais obtenu du Gouvernement l'autorisation officielle de la lui promettre ; seulement j'avais cru voir chez les Ministres l'intention de le faire pour se débarrasser du contrat.

Q. Le Gouvernement considérait-il le contrat comme trop onéreux ?

R. Oui, le Gouvernement considérait le contrat comme une dépense tout-à-fait inutile, non pas, parce que l'appareil n'était pas bon, mais parce qu'il était en fer au lieu d'être en acier.

Q. Voulez-vous dire ce que vous connaissez au sujet de l'achat par le Gouvernement des embranchements de Joliette et de Berthier ?

R. L'administrateur du chemin avait constaté, que durant l'été la Compagnie du chemin de Joliette nuisait ou pouvait nuire au Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, en s'entendant avec la Compagnie du Richelieu pour transporter tout son trafic au quai de Lanoraie. Mr Sénécal se mit en tête de faire manquer ces arrangements au profit du chemin de fer. Il constata par les premiers prix demandés par la Compagnie, qu'il serait difficile pour le Gouvernement d'arriver lui-même à une entente, parce que les prétentions des actionnaires étaient exorbitantes. Il acheta lui-même privément le contrôle des actions dans ce chemin, qui alors était en très-mauvais ordre. Il fut obligé de refaire le terrassement, de rétablir la voie, de changer la

jauge et de remplacer les petites lisses qu'il y avait alors par des lisses plus fortes. Et pendant les quatre mois qui suivirent ce changement, alors qu'il put contrôler complètement le trafic de Joliette, les recettes à la station de Lanoraie augmentèrent de trois mille trois cent quarante piastres (\$3,340.00).

C'est sur cet état que le Gouvernement se décida à acheter le chemin au prix de soixante-trois mille piastres, quand la Compagnie primitive demandait soixante mille piastres sans aucune des améliorations faites par M. Sénécal.

J'ai toujours compris que M. Sénécal avait vendu le chemin de Joliette ainsi que celui de Berthier au gouvernement exactement aux prix payés.

M. Sénécal avait construit l'embranchement de Berthier pour alimenter la voie principale du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, non-seulement pour prendre une partie du trafic de Sorel, mais aussi une partie du trafic du South-Eastern qui finit à Sorel. De fait, cet embranchement de Berthier était si avantageux, que le South-Eastern avait déjà offert au Gouvernement, s'il voulait construire l'embranchement, de lui payer huit pour cent sur le coût.

Dans les trois mois qui suivirent l'ouverture de cet embranchement, les recettes de la station de Berthier augmentèrent de quatre mille trois cent quatre-vingt-trois piastres (\$4,383.00).

Q. Connaissez-vous comment et par qui ont été construites les sections de cette ligne de Joliette, qui s'étendent de Joliette à la Boulonnière et de la Boulonnière à St. Félix de Valois ?

R. Je ne connais pas les arrangements qui ont eu lieu à propos de cela.

Q. Je suppose que vous ne connaissez rien non plus des terrains à gravier que Mr. Roberge aurait vendus au Gouvernement lors de ces travaux ?

R. Non, je ne connais pas cela.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet des matériaux que le Gouvernement aurait fournis dans la construction de ces lignes-là ?

R. Non, absolument rien.

Q. Ni de quelle manière le contracteur Roberge a été payé ?

R. Non, je n'en connais rien du tout.

Q. Pouvez-vous me fournir quelques renseignements au sujet de l'administration du chemin de fer par Mr. Sénécal ?

R. La question est bien générale. Veuillez la préciser, s'il vous plaît.

Q. Avez-vous pris connaissance du résultat financier de cette exploitation sous l'administration de Mr. Sénécal, et par ce résultat, êtes-vous en état d'apprécier la valeur de cette exploitation sous la surintendance de Mr. Sénécal ?

R. Je ne pourrais pas répondre à cette question, sans référer au

rapport du Surintendant de chaque année sur les détails de cette administration.

Q. Vous n'êtes pas en état de me dire si Mr Sénecal a rendu compte exactement des recettes du chemin de fer ?

R. Je n'ai jamais eu connaissance des livres, ni des recettes du chemin de fer.

Q. Croyez-vous qu'un gouvernement puisse exploiter un chemin de fer aussi avantageusement qu'une compagnie privée ?

R. Je crois qu'il n'existe aucun moyen pour un gouvernement d'exploiter un chemin de fer aussi avantageusement qu'une compagnie privée pourrait le faire.

Q. Voulez-vous donner quelques raisons au soutien de votre opinion ?

R. La principale raison est que, comme les chemins de fer sont en lutte constante les uns avec les autres, les employés du Gouvernement ne peuvent avoir l'initiative, ni la liberté nécessaires pour faire face aux éventualités. Par exemple, le Gouvernement pourrait difficilement s'opposer à la construction d'une ligne rivale, parce qu'enfin le Gouvernement est censé favoriser tout ce qui s'offre comme industrie privée, tandis qu'une compagnie privée peut souvent détourner des syndicats bien dangereux. Un gouvernement ne pourrait pas non plus, dans une guerre de trafic, abaisser ses prix au-delà d'un certain taux, parce que l'industrie privée crierait immédiatement que le pouvoir public se sert de la force pour écraser les individus. Dans le cas où un chemin, qui n'aurait pas de rivaux, ne paierait pas tout de même, le gouvernement ne pourrait pas non plus élever son tarif, parce que le public crierait à la tyrannie. Le Gouvernement ne pourrait pas non plus faire disparaître une opposition par des amalgamations ou aucune transaction qu'un particulier pourrait faire, mais qui seraient sujettes à être attaquées devant les Chambres, si un gouvernement était obligé d'en rendre compte.

Il y a de plus la pression faite sur l'esprit des ministres par leurs amis, par leurs députés, qui est un obstacle au bon fonctionnement d'un chemin.

Q. Quant aux frais d'exploitation d'un chemin de fer, croyez-vous qu'ils doivent être nécessairement beaucoup plus considérables quand c'est un gouvernement qui exploite ?

R. Oui, il ne peut pas en être autrement, parce que les ministres sont nécessairement gênés dans toutes leurs nominations et peuvent difficilement destituer un mauvais employé, ou faire disparaître des employés inutiles. Il est reconnu, du reste, que les gouvernements paient toujours les plus hauts prix dans tout ce qu'ils entreprennent.

Q. Quand le Gouvernement eut décidé de vendre le chemin de fer, considérez-vous, qu'il eut bien fait d'annoncer son chemin en vente et de demander des soumissions ?

R. Je ne pense pas, parce qu'il aurait été inévitablement exposé à recevoir des soumissions de compagnies sans valeur et sans capital,

qui auraient essayé de se mettre sur le chemin des autres pour les faire chanter. Comme les Chambres sont rarement en état de distinguer entre la solvabilité des compagnies, parce qu'elles n'ont pas les documents voulus sous la main, le Gouvernement aurait été exposé à accepter une soumission plus haute et de se faire attaquer devant le pays, ou à livrer son chemin à une compagnie non responsable, qui le lui aurait remis quelques années après, peut-être dilapidé.

Q. Savez-vous si le Gouvernement ou le Premier Ministre d'alors a fait des tentatives, des démarches pour vendre le chemin de fer, soit au Gouvernement du Canada, soit à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique ?

R. Oui, j'ai eu connaissance personnellement des tentatives faites par Mr. Chapleau concernant la vente du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental au Gouvernement d'Ottawa, puis à la Compagnie du Pacifique. La première démarche date de mil huit cent quatre-vingt. C'est alors qu'il est allé avec trois ou quatre de ses collègues plaider devant le Conseil privé pour déterminer le Gouvernement d'Ottawa à acheter le chemin Québec, Montréal, Ottawa & Occidental. Quand il a appris que Sir John s'en allait en Angleterre pour donner la construction et l'exploitation du chemin de fer du Pacifique à une compagnie privée, Mr. Chapleau a écrit de nouveau à Sir John pour lui demander d'inclure le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental dans la transaction qu'il ferait. Il a également écrit à Sir Hector Langevin lui demandant de ne pas perdre cette question de vue, attendu que Sir John lui avait promis de s'en occuper.

Pendant que le projet de céder le Pacifique au syndicat, qui forme la compagnie actuelle du Pacifique Canadien, était devant les Chambres d'Ottawa, Mr. Chapleau a passé une partie de la session à Ottawa, pour tenter un dernier effort et faire prendre le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental par le Pacifique.

C'est là qu'il reçut de l'Hon. Mr. Abbott la réponse que l'offre faite par Mr. Chapleau de vendre le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental au Pacifique pour six millions était " a foolish offer ", et qu'il n'aurait jamais ce prix-là. J'étais présent à cette conversation-là.

Mr. Chapleau se trouvait alors avec un chemin de fer qui, dans le temps, paraissait en rivalité avec le Grand-Tronc et promettait de le devenir aussi avec le Pacifique, qui déclarait pouvoir venir à Montréal à meilleur marché qu'au prix, auquel on voulait lui faire payer le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental. En effet, il y avait déjà quatre ou cinq lignes, soit en opération, soit en voie de construction, depuis le terminus du Pacifique à Ottawa, soit à Montréal, soit à différents points sur le St. Laurent. Ainsi il y avait le Canada Central allant d'Ottawa à Brockville, le St. Lawrence & Ottawa allant d'Ottawa à Prescott, le Canada Atlantic aujourd'hui bâti entre Ottawa et le Coteau. Ces chemins étaient en voie de construction, de sorte que la perspective pour le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental, après

tous ces refus du Pacifique, était l'isolement le plus complet, lorsqu'il décida définitivement de vendre le chemin au commencement de l'année mil huit cent-quatre-vingt-deux. Il s'adressa d'abord au Gouvernement d'Ottawa, ensuite au Grand Tronc ; il s'adressa enfin aux gens d'affaire qui paraissaient être en état de s'occuper de l'achat du Québec, Montréal, Ottawa & Occidental.

Mr Sénécal, qui avait formé un syndicat et qui avait beaucoup étudié la question, avait formulé un projet de contrat aussi complet que possible et couvrant tous les points. Néanmoins comme il s'agissait des intérêts publics, Mr Chapleau crut même devoir communiquer le fait exposé par M. Sénécal à d'autres soumissionnaires, afin que tous ces soumissionnaires pussent être mis dans les meilleures conditions possibles. Il insista même pour que M. Sénécal envoyât une copie de son projet à Sir Hugh Allan. C'est moi-même qui l'expédiai à Sir Hugh Allan. Je donne ces détails pour répondre à ceux qui prétendent que les autres soumissionnaires n'étaient pas sur le même pied que M. Sénécal. C'est sur cela que le syndicat Allan-Rivard s'est formé.

Comme il y avait dans ce projet de contrat des choses plus ou moins expliquées, et que le syndicat Allan-Rivard ne se rendait pas compte exactement de la position, M. Beaubien est venu plusieurs fois à mon bureau me demander des explications pour compléter ces renseignements. La grande objection qu'il me faisait dans le temps est que M. Sénécal offrait trop cher pour le chemin, et qu'il ne comprenait pas comment il pourrait arriver à faire payer le chemin à un prix aussi élevé.

Quelque temps après, M. Chapleau, qui espérait toujours que la compagnie du Pacifique achèterait le chemin, et qui continuait à faire des efforts dans ce sens, reçut une offre pour la moitié du chemin, c'est-à-dire, pour la section d'Ottawa à Montréal. Je ne parle pas de l'offre précédente de huit millions qui était à des conditions inacceptables. Comme le prix de quatre millions pour la section d'Ottawa à Montréal rencontrait à peu près nos vues, il décida de diviser le chemin en deux, parce qu'il pensait qu'en amenant le Pacifique jusqu'à Montréal, c'était lui faire faire le premier pas dans la direction voulue.

Quand M. Sénécal offrit quatre millions pour la section de St. Martin à Québec, nous étions tous sous l'impression qu'il ne le faisait, que pour sauver la politique du Gouvernement, qui avait fixé le prix du chemin à huit millions, mais qu'il offrait trop cher pour cette section. Plusieurs des amis de M. Sénécal, et j'en étais un, demandèrent à M. Chapleau de ne pas précipiter l'exécution de contrat, parce que nous n'y voyions que la ruine de M. Sénécal, sans bénéfice définitif pour le Gouvernement.

M. Chapleau pour renforcer la compagnie de M. Sénécal insista pour qu'il s'adjoignit le syndicat Allan-Rivard. Il me chargea un jour même de communiquer sa détermination et à M. Sénécal et à M. Ri-

vard, ce que je fis. Je n'ai pas suivi les pourparlers qui ont eu lieu entre les deux syndicats, mais je me rappelle et je crois avoir encore la dépêche finale de M. Rivard déclarant que son syndicat était prêt à se joindre à celui de M. Sénécal, et acheter le chemin de fer pour quatre millions, si on lui donnait la moitié du stock, c'est-à-dire des actions. M. Sénécal avait décidé, de son côté, de faire trois parts des actions : il en prenait un tiers pour lui et ses amis, un tiers pour le syndicat Allan-Rivard et un tiers pour M. McGreevy, et ses amis, afin que personne en particulier ne put avoir le contrôle du chemin.

Il ne put naturellement accepter les conditions du syndicat Allan-Rivard qui demandait pour eux seuls le contrôle absolu du chemin.

—Enquête ajournée à demain 11 Mai 1886.

—Advenant le 11 Mai 1886, l'enquête continue.

Q. Vous avez parlé hier des tentatives de fusion qui avaient été faites entre les deux syndicats Sénécal et Allan-Rivard, voulez-vous dire ce qui a empêché cette fusion ?

R. Ce qui d'après moi a empêché cette fusion a été le refus définitif de Mr. Rivard d'entrer dans le syndicat, à moins d'avoir la moitié des actions. Ce refus a été donné le jour même que le Gouvernement devait soumettre la mesure pour la vente de la section Est aux Chambres ; et Mr. Sénécal qui était à Québec dans le temps n'attendait que la réponse du syndicat Allan-Rivard pour compléter ses arrangements avec Mr. McGreevy et ses amis. Ce ne fut que sur le refus de Mr. Rivard que le syndicat de la section Est se forma de la manière qu'il fut soumis aux Chambres.

Q. On a dit que certains arrangements pour assurer les connexions avec l'Ouest faits par Mr. Sénécal avaient été cachés au syndicat Allan-Rivard, et que ce dernier syndicat s'était ainsi trouvé placé dans des conditions désavantageuses, connaissez-vous quelque chose au sujet de ces arrangements ?

R. Autant vaudrait dire qu'on aurait caché les chemins de fer mêmes qui conduisent aux états-Unis et à l'Ouest. Toutes les voies ferrées étaient bien connues, et n'importe quel homme de chemins de fer savait qu'il fallait passer pour aller à l'Ouest par une voie existante du temps, c'est-à-dire, d'un côté le Grand Tronc et le Great Western et de l'autre côté, le Utica & Black River, le réseau du New-York Central. Naturellement pour arriver jusqu'au St Laurent, il fallait passer, soit par le St Lawrence & Ottawa, soit par le Canada Central depuis Ottawa à Brockville. Il n'était pas difficile pour quelqu'un désirant mettre de l'argent dans le chemin de fer du Nord de savoir, qu'il fallait s'entendre ou avec le Pacifique, ou avec le Grand Tronc, ou avec le South Eastern, en traversant Montréal pour atteindre quelqu'une de ces lignes. Quant aux arrangements privés que Mr Sénécal aurait pu faire avec aucune de ces Compagnies, je ne saurais rien en dire ; mais je ne crois pas qu'il y eut aucun autre arrangement que l'expression d'un bon vouloir de la part de la Compa-

gnie du Pacifique. Du reste, Mr Sénécals avait fait tous ses efforts pour faire profiter le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental de l'arrangement que son influence personnelle aurait pu amener.

C'est ainsi qu'il avait depuis plusieurs années, je crois, opéré un contrat entre le Québec, Montréal, Ottawa, & Occidental et le South Eastern pour l'échange de leur trafic.

Je sais que dans le temps Mr Chapleau, comme premier Ministre, a demandé à tous les syndicats ce qu'ils entendaient faire pour leurs relations avec l'Ouest. Il s'est adressé en particulier au syndicat Allan-Rivard. Et au lieu de s'attacher à cette idée si naturelle et la seule raisonnable de s'entendre avec une des compagnies existantes le syndicat Allan-Rivard parlait du projet de continuer lui-même son chemin depuis Ottawa jusqu'au Sault Ste-Marie, c'est-à-dire, d'ajouter une dépense de peut-être vingt à vingt-cinq millions comme simple anneau à un chemin qui lui coûtait huit millions. Et l'on se demandait avec quelles ressources le syndicat Allan-Rivard pourrait faire ce chemin, quand avec un subside déjà considéré comme important dans le temps, il avait déjà avoué son incapacité de bâtir la petite ligne de Montréal à Ottawa. Je me rappelle que la *Minerve* du temps, en discutant les offres du syndicat Allan-Rivard a donné à entendre qu'il y avait des arrangements secrets entre Mr Sénécals et d'autres compagnies de chemin de fer pour les communications avec l'Ouest. Ces articles avaient surtout pour but de tourner le syndicat Allan-Rivard en ridicule, faisant voir qu'il n'avait pas songé à la chose la plus nécessaire.

Je ne pense pas que la *Minerve* ait jamais affirmé officiellement ou officieusement que ces arrangements secrets avaient réellement eu lieu.

Q. Est-ce qu'on pouvait considérer la *Minerve* dans le temps comme étant l'organe de Mr Sénécals ?

R. Si Mr Sénécals avait voulu, il aurait bien pu de fait constituer La *Minerve* son organe, car il en avait le contrôle financier; mais je suis positif à dire qu'il ne s'en est jamais occupé une minute, de la manière dont parlait la *Minerve*, qui de fait était souvent loin d'exprimer son idée. L'avance de fonds qu'il avait faite pour La *Minerve* n'avait jamais été faite dans ses intérêts personnels, mais pour aider le parti; et il était bien entendu qu'il laissait au journal sa liberté complète et absolue d'appréciation. Je puis même ajouter qu'il n'a jamais demandé une seule fois d'écrire un article dans un sens ou dans un autre.

Q. Etes-vous en état de dire que le Premier Ministre, Mr. Chapleau ne suscita alors aucun embarras au syndicat Allan-Rivard pour l'empêcher d'acheter ?

R. Il n'en a suscité aucun à ma connaissance, car au contraire, il m'a toujours paru anxieux de réunir tous les éléments des deux syndicats pour en faire une fusion, et comme je l'ai dit dans une précédente réponse, il avait même forcé Mr. Sénécals à accepter le syndicat Allan-Rivard.

Q. Le syndicat Allan-Rivard a-t-il eu l'occasion et l'opportunité de faire une soumission pour la section Est seulement ?

R. Je ne pense pas. Tout de même il aurait pu en faire pour la section Est seulement, comme il en a fait pour tout le chemin, puisqu'il s'était mis en communication avec Mr. Sénécal dans un cas comme dans l'autre, et que Mr. Sénécal les avait mis au courant de sa soumission pour la section Est, et qu'ils auraient fort bien pu copier l'une comme ils avaient copié l'autre.

Q. Vous avez dit que le Premier Ministre avait fait quelques démarches pour vendre au Grand-Tronc ?

R. Oui.

Q. Et ces démarches n'ont pas abouti ?

R. Non. Je suis bien sûr que Mr. Hickson ne lui a pas fait une offre suffisante ; mais comme ces documents n'ont pas été publiés, je ne saurais rien en dire. Ces documents sont restés confidentiels.

Q. Pouvez-vous expliquer comment il se fait que le Grand-Tronc n'a fait aucun effort pour acheter le chemin en mil huit cent quatre-vingt-deux, et comment il s'est décidé à acheter la section Est en mil huit cent quatre-vingt-trois ?

J'ignore complètement quels ont été les motifs de Mr. Hickson. Je suppose tout simplement, qu'en mil huit cent quatre-vingt-trois, le Grand-Tronc, qui était en lutte ouverte avec le Pacifique, voyant le Pacifique rendu à Montréal, a cru qu'il était de bonne guerre de fermer les issues au Pacifique vers Québec, parce qu'il était bien certain que le Grand-Tronc, qui avait déjà une ligne jusqu'à Lévis n'avait pas besoin du chemin de fer du Nord comme entreprise payante. C'est ce qui explique comment le Grand-Tronc a ajouté une valeur au prix du chemin. Mr. Sénécal avait été assez intelligent pour comprendre les besoins de la lutte entre les deux compagnies et en profiter en vendant son chemin plus cher qu'il ne l'avait payé. Du reste le Grand-Tronc calculait qu'il y avait toujours moyen de faire payer le chemin de fer du Nord au fonds capital de cinq millions en envoyant lui-même à Québec l'énorme trafic de l'Ouest qu'il commendait, et que jusqu'alors il envoyait tantôt à Portland, tantôt sur l'Intercolonial. L'augmentation de valeur du chemin de fer du Nord provenait exclusivement de ce surcroît de trafic de l'Ouest ; car le trafic local n'a jamais été suffisant pour payer un intérêt de six pour cent sur cinq millions, et pas même sur quatre millions.

Q. Je suppose que vous n'avez aucune idée des travaux, qui ont été faits sur le chemin de fer par la compagnie du chemin de fer du Nord (le syndicat Sénécal), entre son acquisition du Gouvernement et sa vente au Grand-Tronc ?

R. Je ne connais rien des travaux qui ont été faits, excepté les travaux qu'ils ont faits à Québec, et l'acquisition des terrains.

Q. Avez-vous une idée approximative des profits que Mr Sénécal a réalisés en vendant le chemin au Grand-Tronc ?

R. Non, je ne puis réellement pas donner une idée suffisante, parce que je ne sais pas ce qu'il a réalisé. J'aurais besoin de savoir quels sont les bénéfices, qu'il a payés à ses associés, lorsqu'il a vendu le chemin, quelles sont les dépenses qu'il a faites, quels sont les dangers qu'il a courus, qui ont exposé sa fortune en ébranlant son crédit, et enfin quel est le montant, avec lequel il est sorti de cette aventure.

Q. Vous n'êtes pas en état de faire de calculs à ce sujet-la?

R. Je n'ai aucune donnée.

Q. Vous savez que les obligations et les débentures de la compagnie du chemin de fer du Nord, dont il était porteur et qui formaient son profit, s'il en avait, n'ont pas pu être négociées?

R. Oui, je sais qu'il a essayé à plusieurs reprises de les négocier en France et en Angleterre et au Canada. Ses voyages en Europe lui ont coûté beaucoup d'argent, et de plus, ont entraîné pour lui des pertes considérables dans le pays, pendant qu'il n'était pas là pouvoir à ses affaires.

Q. Il a été prouvé que Mr Sénécal avait posé comme condition à ses actionnaires qu'ils auraient à lui rembourser une somme d'environ soixante-quinze mille piastres pour dépenses, savez-vous en quoi consistaient ces dépenses?

R. Non, je ne pourrais pas dire.

Q. Avez-vous une idée des dépenses que peut entraîner dans le cours ordinaire des spéculations l'organisation d'un syndicat comme le sien et la réalisation du projet qu'il avait formé?

R. J'en ai une idée par les dépenses qu'il a faites simplement pour négocier ses débentures, dépenses qui se montent certainement à au-delà de soixante-quinze mille piastres, et je ne suis pas surpris qu'à plus forte raison il ait fallu un montant considérable pour réussir à organiser un syndicat de cette importance.

Q. Croyez-vous qu'en attendant deux ou trois ans de plus pour vendre le chemin de fer, le Gouvernement de Québec eut pu obtenir du Gouvernement Fédéral et de la Compagnie du Pacifique les arrangements qui ont été conclus plus tard?

R. Je crois que le Gouvernement de Québec en attendant aurait obtenu moins qu'il n'a eu. Il n'aurait jamais vendu son chemin plus que huit millions, y compris les subsides que le Gouvernement Fédéral a ajoutés depuis, ce qui a fait porter le prix de vente du chemin à plus de neuf millions. En mil huit cent quatre-vingt-quatre, il est à ma connaissance personnelle que le Pacifique a cherché à se débarrasser de la section d'Ottawa à Montréal, en décidant le Gouvernement d'Ottawa à l'acheter, ce qui prouvait au-delà de tout doute que s'il ne l'avait pas eu sur les bras, il n'aurait pas songé à l'acheter cette année-là, puisqu'il construit actuellement une autre ligne d'Ottawa à Montréal, entre Smithfalls et Ste Anne.

Q. Est-il à votre connaissance que dès mil huit cent quatre-vingt-

deux, le Pacifique était en voie de construire cette ligne de Smithfalls à Montréal ?

R. Oui, ils avaient déjà leurs calculs tout faits qu'ils comparaient au coût de la ligne d'Ottawa.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet de la vente des lignes de St. Lin et de St. Eustache au Pacifique ?

R. Je connais ceci, que lorsqu'il fut question de vendre la section Ouest au Pacifique, les intéressés dans le chemin de St. Lin et de St. Eustache demandèrent certaines conditions pour l'échange du trafic, parce qu'autrement, ces deux chemins de fer se trouvaient complètement à la merci d'une ligne puissante, qui aurait pu les écraser et enlever tout le trafic. Lorsque cette représentation fut faite aux gens du Pacifique, ils préférèrent acheter la ligne eux-mêmes pour donner au public une garantie plus complète qu'ils n'entendaient pas détruire ces lignes.

Q. Pouvez-vous dire si le prix payé par le Pacifique pour ces lignes lui a été imposé par le Gouvernement, ou réellement débattu entre la Compagnie propriétaire de ces lignes et le Pacifique ?

R. J'ai eu beaucoup connaissance dans le temps, des délibérations qui ont eu lieu entre les différents intéressés et même entre les Ministres, et je n'ai jamais entendu dire une seule fois qu'on devait imposer au Pacifique l'obligation d'acheter ces lignes. Je n'ai jamais entendu dire non plus qu'on ait tenté auprès du Pacifique de lui imposer cet achat.

Q. Quant au prix fixé, savez-vous à peu près quand il a été convenu, et de quelle manière on est venu à payer le prix porté au contrat ?

R. Tout ce que je sais dans cela, c'est qu'un jour Mr. Sénécal est arrivé à Ottawa, en disant qu'il avait eu telle offre du Pacifique pour la vente des deux lignes de St. Lin, et qu'il l'avait acceptée. Je sais fort bien que le Gouvernement ne s'est jamais occupé de cette question-là.

Q. On a dit que le syndicat du Pacifique aurait payé plus de quatre millions pour la section Ouest, s'il n'avait pas été obligé d'acheter ces embranchements de St. Lin et de St. Eustache, avez-vous quelque raison de croire que ces avancés sont fondés ?

R. Je n'ai jamais entendu dire la chose par aucun des Directeurs du Pacifique. Je ne sais s'ils l'ont dit.

Q. Savez-vous pour quelle raison le Gouvernement dans son contrat avec le Pacifique s'est chargé de faire certains travaux à Montréal, de construire un embranchement pour relier le chemin de fer du Pacifique au Grand Tronc en arrière de la Montagne de Montréal, pour lesquels travaux une somme de quatre cent mille piastres était prise sur les quatre millions promis par le Pacifique ?

R. Quand le Gouvernement a vendu la section Ouest au Pacifique, il n'était pas encore sûr de disposer de la section Est ; par conséquent, il devait se conduire, comme s'il en demeurait propriétaire, et prendre

toutes les précautions possibles pour ajouter de la valeur à cette section. C'est pourquoi il préféra conserver le contrôle des travaux qui restaient à exécuter, et être plus sûr qu'ils seraient bien faits et de manière à favoriser également la section Est. L'embranchement " L'Union Jacques Cartier " qui devait aller du Mile-End au Grand-Tronc était exclusivement dans les intérêts de la section Est, et cet embranchement ajoutait beaucoup de valeur à la section Est.

Q. Voulez-vous dire pourquoi ?

R. Parce qu'il avait une chance de détourner pour la ligne du Nord une partie du trafic de l'Ouest, et dans tous les cas, c'était le moyen le plus sûr pour le chemin de fer du Nord d'atteindre le Pont Victoria pour le trafic de la Nouvelle-Angleterre.

Q. Savez-vous si des contrats existaient alors entre le Gouvernement et différents entrepreneurs pour les travaux à faire à Montréal ?

R. Les travaux à faire étaient sous contrat avec M. Beemer pour la prolongation du chemin jusqu'aux casernes, et avec M. St. Louis pour la construction des usines. Il fallait dans tous les cas que le Gouvernement continuât ces travaux.

Q. On a voulu voir une certaine connexité entre la somme de trois cent mille piastres, qui devait être déduite du prix de quatre millions pour les travaux à Montréal, et la même somme de trois cent mille piastres qui devait être payée pour l'embranchement de St. Lin, et l'on a conclu que le Gouvernement avait consenti à cette déduction de trois cent mille piastres sur le prix d'achat, pour indemniser le Pacifique de son obligation d'acheter l'embranchement de St. Lin, avez-vous quelque raison de croire qu'il y a quelque chose de fondé dans cet allégué ?

R. Je sais qu'il n'y a absolument rien de vrai dans cette allégation, parce que les items, dont le Gouvernement s'est chargé, se trouvent les mêmes dans presque toutes les soumissions. Ainsi, je vois ici, dans une lettre explicative du trois janvier mil huit cent quatre-vingt-deux, envoyée par le syndicat Sénécal, qu'il exigeait du Gouvernement un paiement de quatre cent mille piastres en déduction du prix de vente. Le syndicat Allan-Rivard, dans sa lettre du huit février mil huit cent quatre-vingt-deux, exigeait également que le Gouvernement déduise quatre cent mille piastres du prix d'achat pour les travaux à compléter. Ces quatre cent mille piastres ne sont pas appliquées d'une manière spéciale sur un endroit plutôt que sur un autre, mais ils sont énumérés dans la cédule B dans la soumission Sénécal avec d'autres travaux dont le total se monte à un million. Voilà ce qui me fait penser que l'on n'a pas pu, après coup, établir cette connexité des trois cents mille piastres, dont le montant se trouve déjà stipulé contre le Gouvernement dans toutes les soumissions précédentes.

Q. Êtes-vous en état de nous dire approximativement combien a coûté l'embranchement de St-Lin ?

R. Il m'est difficile de faire un calcul exact en l'absence de tout document.

Q. Voulez-vous dire si le montant payé aux contracteurs pour la construction du chemin, sont les seules dépenses qui aient été faites, ou s'il y a d'autres dépenses à ajouter pour faire connaître exactement le coût de cette ligne de chemin de fer ?

R. Outre les dépenses faites sur le chemin, les Directeurs s'étaient distribués, comme frais de route et salaires, des débentures pour un montant qui touche, je crois, à près de cent mille piastres. Lorsque le chemin a été vendu, M. Sénécal a été obligé de racheter toutes ces débentures, Il y a bien aussi l'intérêt, et un intérêt très fort, qui a couru entre trois ou quatre ans sur le capital dépensé pour la construction. Maintenant il ne faut pas oublier que le chemin de fer de St-Eustache était, sauf quelques travaux à finir, un chemin presque égal à un chemin de première classe, lisses en acier, etc., etc, qu'on évaluait à cinquante mille piastres. Les deux chemins étaient contrôlés par les mêmes hommes, et ils en faisaient une vente en bloc.

Q. Avez-vous quelque idée de ce que Mr Sénécal a payé pour les actions et pour les débentures du chemin de fer de St-Lin ?

R. Non, je n'ai pas d'idée de ce qu'il a payé.

H. Considérez-vous que le prix que le Syndicat Sénécal a payé pour la section Est du chemin était assez élevé ?

R. J'ai toujours trouvé ce prix exorbitant. Comme je l'ai déjà dit, j'avais insisté auprès de M. Chapleau, pour qu'il ne soumit pas à la sanction des Chambres, le contrat de vente de la Section Est, croyant que Mr Sénécal se ruinerait, et que le Gouvernement serait plus tard obligé de reprendre son chemin.

Q. Avez-vous quelques renseignements à donner à cette Commission au sujet du règlement intervenu postérieurement à la vente entre la Corporation de Québec et le syndicat Sénécal et le Gouvernement ?

R. Je sais que l'offre de cinq cent mille piastres pour l'acquisition des intérêts du Gouvernement dans les débentures de Québec, n'était pas dans la première offre du Syndicat Sénécal. Ce n'est que plus tard qu'elle a été faite, malgré que les deux documents paraissent comporter la même date, dans la correspondance officielle, parce que la première offre avait été préparée plusieurs jours avant, et n'avait été datée que du trois janvier. Quand M. Sénécal fit cette offre additionnelle pour se substituer au Gouvernement, il voulait surtout débarrasser le Gouvernement d'une question épineuse, d'autant plus qu'il commençait à se faire un peu d'excitation dans le public sur la vente de la Section Est, et que l'on ne savait pas jusqu'à quel point cette opposition irait plus tard. Au commencement de la session, j'ai eu l'occasion de discuter cette clause plusieurs fois avec M. Chapleau et avec M. Sénécal, car il ne me paraissait pas du tout clair que le Gouvernement eut droit à la balance du million de Québec, quand il vendait

le chemin à un étranger, sans laisser le moindre recours à la ville pour les intérêts que le statut avait stipulés en sa faveur. Aussi, quand M. Joly demanda au gouvernement de soustraire la ville de Québec à la clause du contrat, M. Chapleau crut qu'en effet il était de son devoir, pour que le Gouvernement ne parut pas avoir agi de mauvaise foi, d'ajouter au Bill alors soumis devant la Chambre la clause qui est maintenant la clause 7 du Statut. M. Sénécal n'apprit l'adoption de cette clause que lorsque le Bill eut subi ses deux premières lectures. Il n'avait jamais demandé lui-même de la faire ajouter. Je crois que l'application de cette clause par le règlement intervenu plus tard, tout en étant avantageuse à M. Sénécal, n'était pas juste, parce que la balance due par la Cité de Québec sur le million souscrit par elle et qui était transportée au syndicat Sénécal, n'était pas une créance légalement exigible, vu que si d'un côté la Corporation de la Cité de Québec devait un million de souscription, d'un autre côté elle avait droit à un million d'actions dans le chemin de fer, investies d'une manière permanente par la 39 Victoria, chap. 2, sec. 39.

Q. Il a été dit que plusieurs députés de l'Assemblée Législative et quelques conseillers Législatifs avaient voté en faveur de la vente du chemin de fer en considération de certains avantages pécuniaires ou de faveurs ou de promesses, avez vous quelques renseignements à donner à la Commission sur ce sujet ?

R. Je n'ai aucun renseignement à ce sujet. Je n'ai jamais eu connaissance d'aucune transaction de ce genre.

Q. Vous ne connaissez aucun député qui ait voté pour aucune considération de ce genre ?

R. Non, je n'en connais pas. Les députés, que j'ai vus dans les premiers jours de la session, m'ont toujours paru bien disposés en faveur de cette demande, d'autant plus que les élections avaient été faites précisément sur cette question ; et le montant même de la vente avait été déterminé d'avance par Mr. Chapleau dans son discours à Ste. Thérèse.

Q. Voulez-vous dire si lors des élections générales de mil huit cent quatre-vingt-un, il était question de Mr. Sénécal comme devant être l'acquéreur du chemin ?

R. Non. Il était question du Pacifique, comme le prouve le passage suivant du discours de Mr. Chapleau prononcé à St, Thérèse :

"Aujourd'hui se présente une occasion de vendre notre chemin. C'est une belle ligne destinée à servir de dernier chaînon entre les différentes lignes de chemin de fer qui doivent relier l'Atlantique au Pacifique. Je crois que huit millions de piastres n'est pas un prix exagéré. Je n'hésiterai pas à dire que la Compagnie du chemin de fer du Pacifique devrait acheter notre chemin ; mais c'est une compagnie privée qui ne nous demande pas de voir à ses intérêts, et elle n'est pas obligée d'acquiescer à notre chemin de fer ; mais

“ nous espérons qu'elle prendra en considération le but pour lequel ce chemin a été construit. De plus, le Gouvernement Fédéral devrait travailler avec nous, et nous aider à faire accepter par la Compagnie du Pacifique nos conditions qui sont raisonnables.

“ Si la Compagnie du Pacifique refusait d'acheter notre chemin, nous aurions d'autres compagnies qui le feraient, et aux conditions que nous voulons, c'est-à-dire, au prix de huit millions. Je me suis imposé beaucoup de travaux dans ce but. J'ai vu ceux qu'il y avait à voir. Je connais des capitalistes avec qui je me suis mis en relations, et, au moment propice, je saurai bien les trouver pour conclure des arrangements dans l'intérêt de notre Province.”
Et le dit déposant ne dit rien de plus.

A. V. BOURBONNAIS
Sténographe.

Assermeate

A. B. ROUTHIER C. R.

CANADA, } COMMISSION ROYALE.
PROVINCE DE QUÉBEC. }

ENQUÊTE CONCERNANT LE CHEMIN DE FER Q. M. O. & O.

Le seizième jour de Mars 1886.

PRESENT :— L'Honorable A. B. ROUTHIER

Commissaire Royal.

Déposition de Charles Samson de Québec, Marchand, dans le District de Québec, âgé de 72 ans, lequel, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :

Q. Vous avez déjà été entendu comme témoin devant la Commission ?

R. Oui M.

Q. Vous connaissez Monsieur Bernatchez, témoin entendu dans cette affaire.

R. Oui monsieur, je le connais très-bien.

Q. Avez-vous été en relation d'affaires avec lui ?

R. Oui monsieur,

Q. Vous rappelez-vous de l'avoir rencontré à votre bureau dans

l'automne, vers le mois de décembre mil huit cent quatre-vingt-deux (1882) ?

R. Oui monsieur probablement.

Q. Vous devait-il alors ?

R. Oui monsieur.

Q. Il vous devait ?

R. Oui monsieur.

Q. Et il est allé vous voir au sujet de cette dette là ?

R. Oui monsieur.

Q. Il vous demandait un certain délai ?

R. Oui monsieur, il me demandait de renouveler son billet, et autant que je puis me rappeler, je lui ai dit que la Banque prenait huit et je lui ai dit : donnez-moi 10, je vais vous renouveler ou bien encore il n'y a pas de difficulté je puis attendre quelque temps.

Q. Vous a-t-il parlé alors des profits que vous aviez réalisés ou que vous alliez réaliser dans la vente du Chemin de fer du Nord ?

R. Il m'a fait enrager là-dessus, on a badiné là-dessus ; il n'y a rien de sérieux entre nous deux, parce que c'était un de mes amis, je lui disais : tu es un rouge toi, c'était pour le taquiner, pour rire ; il en riait lui-même.

Q. Est-il vrai que vous lui ayez dit les paroles suivantes : "Croyez-vous que nous avons fait voter cette vente avec rien ? Nous avons payé soixante mille piastres (\$ 60,000.00) aux membres de la Chambre pour faire voter la vente du chemin de fer du Nord. Ceux qui n'ont pas déboursé d'argent dans le moment, cela leur est retenu maintenant sur le prix de vente, et moi je n'ai pas déboursé d'argent dans le temps, et je vends vingt-sept mille piastres (\$ 27000) mais je touche seulement vingt-quatre mille piastres (\$24,000). "

R. Je ne me souviens pas de cela.

Q. Vous ne vous souvenez pas de cela ?

R. Non Monsieur, je vais vous dire, cela pourrait bien être arrivé, — mais ce sont des choses que j'ai pu dire en badinant.

Q. Si vous avez dit cela, ce sont des badinages ?

R. Oui Monsieur, je ne m'en rappelle pas ; mais il est bien probable que je l'ai dit, puisque Mr. Bernatchez dit que je l'ai dit, mais moi je n'ai pas pris fait et cause pour cela. "

Q. C'était en badinant ?

R. Oui, Monsieur.

Q. Est-il vrai que vous avez ajouté ; " J'espère Mr. Bernatchez, que vous ne vous servirez pas de cela sur les places publiques, vous comprenez peut-être que j'ai été trop loin ? "

R. Cela, je ne peux pas avoir dit cela, parceque si j'avais dit cela, j'aurais pris la chose au sérieux. Jamais je ne lui en ai parlé. Cela a toujours été en badinage, quand je l'ai rencontré à la Basse-Ville ou à quelques parts.

Q. Sous le serment que vous avez prêté, voulez-vous dire si de fait

l'on vous a retenu sur votre prix de vente une somme quelconque et quelle somme ?

R. Je sais que j'ai eu moins que les autres; j'ai eu moins que Ross par rapport que Mr Wurtele, le Secrétaire de M. Sénécal, c'est par lui que j'ai su cela ou par Mr Sénécal, je ne sais pas lequel des deux m'a dit cela dans le temps. Ils m'ont dit qu'ils avaient payé plus parce que Ross avait souscrit dans le fonds et que je n'avais pas souscrit.

Q. C'est-à-dire qu'on le remboursait pour le montant qu'il aurait souscrit ?

R. Oui Mr.

Q. Vous jurez alors que vous n'avez rien payé, vous, de plus que vos actions ?

R. Oui Mr je n'ai payé que mes actions.

Q. Vous n'avez rien payé de plus que vos actions ?

R. Non Mr.

Q. Alors, on vous a payé vos actions quand vous avez vendu ?

R. Oui, Monsieur.

Q. Avec les profits que vous avez mentionnés ?

R. Oui, Monsieur.

Q. Cinq mille cinq cents piastres (\$5,500.00) ?

R. Oui, Monsieur, quelque chose de même.

Q. On vous a demandé quelque chose de plus, et vous avez refusé lorsque vous avez pris des parts ?

R. On ne m'en a jamais demandé. On ne m'a jamais demandé de souscrire pour le fonds. Il pourrait se faire que dans ce temps là que j'aurais dit : j'ai assez souscrit.

Q. Voulez-vous tâcher de vous rappeler, si on vous l'a demandé oui, ou non ?

R. Je ne me rappelle pas dans quelle circonstance on m'aurait demandé cela.

Q. Quand vous êtes entré dans le syndicat, quelqu'un ne vous aurait-il pas demandé trois mille piastres (\$ 3,000.00) de plus ?

R. Non Monsieur, j'ai payé l'argent dans les mains de Monsieur Ross par un chèque, c'est-à-dire par un Billet de Banque ; peut-être que c'est Monsieur McGreevy qui m'aurait dit : vous n'avez pas souscrit et vous n'avez pas droit à plus, ou que je devrais souscrire. Je ne suis pas intéressé à dire des faussetés, c'est impossible.

Q. Dans tous les cas, vous n'avez rien déboursé pour cela ?

R. Non Monsieur, pas un sou.

Q. Et quand vous avez vendu vos parts, on vous a payé le prix entier convenu ?

R. Oui monsieur.

Q. Maintenant, sous le serment que vous avez prêté, pouvez-vous dire qu'il ait été payé quelqu'argent aux membres pour les faire voter en faveur de la vente du Chemin de fer du Nord ?

R. On me l'a dit, c'est tout ce que je puis dire.

Q. Vous n'en savez rien personnellement ?

R. Non monsieur je n'en sais rien personnellement.

Q. Qui vous l'a dit ?

R. Je suppose que c'est M. McGreevy Je ne sais pas autre chose.
Il n'y a rien que là où j'ai puisé cela.

Q. Vous ne pouvez pas nommer qui vous l'a dit ?

R. C'est lui-même, je pense.

Q. C'est lui-même, M. McGreevy ?

R. Oui M. C'était M. McGreevy, et après cela d'autres me l'ont dit ensuite.

Q. Pouvez-vous en nommer d'autres qui vous l'ont dit ?

R. Autant que je puis rappeler, M. Valin m'a dit qu'il avait souscrit.

Q. Mais, vous a-t-on dit que c'était pour acheter des députés ?

R. Non, M.

Q. M. McGreevy vous a-t-il dit aussi que c'était pour acheter des députés, ou pour d'autres dépenses ?

R. C'était pour les dépenses qu'ils avaient faites.

Q. Vous a-t-il dit que c'était pour acheter des députés ?

R. Tout proche, mais pas tout-à-fait, mais cela voulait bien le dire.

Q. Ce n'était pas plutôt pour des dépenses électorales ?

R. Non, M.

Q. Vous a-t-il mentionné les noms de certains députés qu'ils auraient achetés ?

R. Non, M.

Q. Pouvez-vous vous rappeler ses paroles ?

R. De qui ?

Q. De M. McGreevy, comment est-ce qu'il vous a dit cela, quels ont été les termes qu'il a employés ?

R. Il m'a dit ceci, vous n'avez pas droit d'avoir plus, parceque nous avons été obligés de payer, de verser de l'argent pour former un fond d'amortissement pour obtenir le chemin de fer du Nord. On a dépensé de l'argent.—Alors, j'ai compris que dépenser de l'argent, ce n'était pas autre chose que soudoyer des membres pour avoir leur influence.

Q. Vous avez compris cela ?

R. Oui M.

Q. Mais, ce n'est pas lui qui vous l'a dit ?

R. Non M. Il m'a dit la chose comme on dit généralement, tout aura je t'en prie.

Et le témoin ne dit rien de plus.

Je certifie que ce qui précède est la reproduction exacte de mes notes sténographiques.

NARCISSE MALENFANT,
Sténographe.

TABLE

DÉPOSITIONS DE MESSIEURS :

A

| | Page |
|--------------------------|------|
| Archambault, Hon. L..... | 78 |
| Asselin, L. N..... | 192 |
| Audet, N..... | 195 |
| Angus, B. B..... | 351 |

B

| | |
|--------------------------------------|-----|
| Bouchard, Joseph..... | 7 |
| Boucherville, de George Boucher..... | 119 |
| Boucherville, de Hon. C. B..... | 540 |
| Bresse, Guillaume..... | 156 |
| Beautey, H..... | 162 |
| Bernatchez, N..... | 164 |
| Brousseau, D..... | 187 |
| Beaubien, Hon. L..... | 218 |
| Bergevin, C..... | 316 |
| Blanchet, Hon. Jean..... | 328 |
| Bernard, Abraham..... | 425 |
| Brault, H. A. A..... | 498 |
| Blumhart, W. E..... | 571 |
| “..... | 500 |
| Bellefeuille, de E. L..... | 549 |
| Boyer, A..... | 558 |

C

| | |
|---------------------------|-----|
| Carrier, C. W..... | 91 |
| “..... | 92 |
| Côte, C. T..... | 189 |
| “..... | 190 |
| Charlebois, L. B. A..... | 196 |
| Champagne, Hon. C. S..... | 310 |
| Carbray, Félix..... | 349 |
| Cameron, A..... | 427 |
| Chapleau, Hon. J. A..... | 633 |

D

| | Page |
|---------------------------------|------|
| Desjardins, George..... | 1 |
| Desjardins, Alphonse..... | 599 |
| Drolet, Gaspard..... | 153 |
| Davis, A..... | 168 |
| Deslongchamps, J. B..... | 263 |
| Dionne, Hon. J..... | 280 |
| Duckett, W..... | 308 |
| Devaulniers, F. L..... | 320 |
| Deschênes, G. H..... | 323 |
| Drinkwater, C..... | 250 |
| | 350 |
| De Boucherville, G. B..... | 119 |
| De Boucherville, Hon. C. B..... | 540 |
| De Bellefeuille, E. L..... | 549 |
| Duhamel, Louis..... | 597 |
| Dansereau, C. A..... | 670 |

F

| | |
|---|-----|
| Faucher de Saint-Maurice, Narcisse, H. E..... | 14 |
| Frégeau, J..... | 279 |
| Fortin, L. N..... | 325 |
| Flynn, Hon. E. J..... | 439 |

G

| | |
|----------------------|-----|
| Globensky, B..... | 120 |
| Garneau, Hon. P..... | 142 |
| Gauthier, O..... | 318 |

H

| | |
|-----------------------|-----|
| Hearn, Hon. John..... | 613 |
|-----------------------|-----|

I

| | |
|---------------------|-----|
| Irvine, Hon. G..... | 197 |
|---------------------|-----|

L

| | Page |
|--------------------------|------|
| Langelier, Hon. F..... | 21 |
| Langelier, Charles... .. | 231 |
| Light, A. L..... | 146 |
| Labelle, Révd. A..... | 202 |
| Leduc, L..... | 273 |
| Langlois, John..... | 281 |

M

| | |
|----------------------------|-----|
| Mackay, Dr. J. M..... | 18 |
| Marion, J..... | 194 |
| Martel, D..... | 314 |
| McIntyre, Duncan..... | 340 |
| McDougall, J..... | 352 |
| Moreau, Edouard..... | 359 |
| “..... | 428 |
| McGreevy, Hon. Thomas..... | 392 |
| Mercier, Hon. H..... | 441 |
| Mailhiot, Hon. H. G..... | 513 |
| Marchand, Hon. F. G..... | 566 |
| Macdonald, A. R..... | 584 |
| Monier, J. B. | 586 |

O

| | |
|---------------|-----|
| Owens, W..... | 322 |
|---------------|-----|

P

| | |
|---------------------|-----|
| Paquet, Hon. T..... | 16 |
| Paradis, F. X..... | 275 |
| Poupore, W J..... | 283 |
| Picard, J..... | 284 |

R

| | |
|-----------------------|-----|
| Rivard, Hon. S..... | 207 |
| Ross, Hon. James..... | 239 |
| Ross, Hon. J. J..... | 331 |
| Roberge, L. A..... | 286 |
| Renaud, J. B..... | 495 |

S

Page

| | |
|----------------------|-----|
| Samson, Charles..... | 10 |
| “..... | 685 |
| Shehyn, Hon. J..... | 124 |
| St-Hilaire E..... | 186 |
| Sawyer, W..... | 304 |
| Savage, Hon. T..... | 313 |
| Spencer, E. E..... | 321 |
| Stephen, Sir G..... | 334 |
| Shackell, S..... | 489 |
| Sénécal, L. A..... | 502 |
| Starnes, Hon. H..... | 522 |
| Stephens, G. W..... | 605 |
| Shanly, W..... | 617 |

T

| | |
|-------------------------|-----|
| Tarte, I. J..... | 33 |
| Trudel, Hon. F. X..... | 42 |
| Turcotte, Nazaire..... | 159 |
| Thornton, J..... | 306 |
| Trudel, R..... | 307 |
| Taillon, Hon. L. O..... | 347 |

V

| | |
|----------------------|-----|
| Van Horne, W. C..... | 242 |
| Valin, P. V..... | 583 |

W

| | |
|----------------------------|-----|
| Watts, W. J..... | 117 |
| Wainwright, W..... | 254 |
| Würtele, Hon. J. S. C..... | 407 |
| “..... | 421 |
| Wright, R..... | 627 |