

M. BEATY: Pour une somme qui aurait pu acheter certains honorables députés, mais qui n'a pu m'acheter. Pourquoi? Parce qu'on m'a confié des intérêts que je ne voulais pas trahir, et je n'ai pas voulu permettre qu'aucun intérêt particulier put nuire à ces intérêts qui m'avaient été confiés. Voilà la raison pour laquelle la charte n'a pas été vendue. Elle n'a jamais été offerte en vente; aucune négociation n'a été faite pour sa vente, et elle ne sera jamais vendue tant que j'en aurai le contrôle.

M. MITCHELL: J'espère qu'elle ne sera pas vendue.

M. BEATY: L'honorable député n'a pas besoin d'espérer à ce sujet. Quelle que soit la ligne de conduite qu'il suivrait s'il était détenteur de cette charte, il n'a nul besoin d'éprouver aucune crainte sur ce que je ferai. On a aussi fait des remarques au sujet de ce qui a eu lieu dans le cas de M. Macdonald, qui m'a écrit une lettre offrant de se charger de l'entreprise. J'ai répondu: Certainement, si vous pouvez vous en charger, saisissez cette occasion de vous en charger, cela nous offrira un moyen de vous payer les anciennes créances. Cela a toujours été l'un des buts de la compagnie. Mais comment pouvions-nous payer la réclamation de \$140,000 produite en cour à moins de retirer l'argent en vertu du contrat? Et voilà ce à quoi je veux parvenir. Nonobstant ce qui a été dit par l'honorable député de King, N.-E. (M. Woodworth), au sujet de cette question, lorsque le bill a été d'abord présenté à la Chambre j'y ai introduit un article décrétant que tous les ouvriers et les réclamants pour travail exécuté, matériaux fournis ou argent payé seraient remboursés. C'est en substance l'article qui est maintenant introduit et qui est l'article 3.

La compagnie restera responsable de toutes les dettes dues pour la construction du chemin de fer, et si ces dettes sont dues aux entrepreneurs, elle sera payer par ces entrepreneurs toutes les réclamations légitimes pour travail, pension et matériaux de construction se rattachant à cette construction, faute de quoi elle sera directement responsable envers ces créanciers.

Aux termes de cet article la compagnie devait payer les anciennes réclamations pour travaux exécutés, matériaux fournis et argent dépensé sur l'ancien terrassement, dont pas un seul pied ne servira à la construction de la ligne actuelle, parce que ce terrassement était entre Melbourne et Rapid-City, et que notre ligne va de Brandon à Rapid-City, et cependant nous avons pourvu au paiement des travaux exécutés. Le montant réclamé est de \$140,000. Je le répète, comment cela devait-il être payé? Et cette question était l'une des plus graves difficultés dans tous les arrangements relatifs à l'adoption de l'entreprise. L'article est introduit dans le but de payer cette dette — et je regrette qu'il y ait des hommes qui n'ont pas été payés, mais cela ne me regarde pas vu que l'entreprise a été adjugée en 1882-83, et je n'ai eu aucun rapport avec ce chemin jusqu'à l'hiver de 1884 — et c'est dans le but de solder ces créances que cet argent est demandé. N'est-il pas raisonnable, juste et convenable que les cultivateurs, les ouvriers et les marchands de Winnipeg et d'ailleurs qui n'ont pas été payés soient payés, et que je voie à ce qu'ils soient payés? J'ai dit d'abord que je le ferais, j'ai désiré le faire depuis lors, et je me propose de travailler dans ce sens tant que j'aurai quelque chose à faire avec le chemin. Voici l'article primitif;

La dite compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest ne sera pas responsable des dettes de la compagnie du chemin de fer de Souris et Montagnes Rocheuses excepté pour les travaux exécutés ou les matériaux fournis au terrassement entre Melbourne et Rapid-City qui seront payables directement aux divers ouvriers et réclamants, respectivement, à compte de ces travaux ou matériaux fournis.

Puis j'ai ajouté: "ou argent payé." N'est-ce pas là en substance le même article que celui que nous avons introduit pour atteindre le but que j'ai mentionné? Quoi qu'on puisse dire en ce qui concerne le fait qu'un membre du parlement est le détenteur d'une charte de ce genre, vous et moi, M. l'Orateur, nous savons que cela se fait depuis trente ans.

M. MITCHELL: On en a vu trop comme cela.

M. BEATY: Cela se peut. Mais pourquoi faire de moi le bon émissaire? Je pourrais maintenant dire cela moi-même; mais je le répète, pourquoi faire de moi le bon émissaire en ce qui concerne cette question? Pourquoi ne pas parler d'autres honorables membres de cette Chambre, de l'honorable député de Northumberland ou de quelque autre honorable député? Pourquoi ne pas ouvrir de nouveau toutes les questions relatives aux chartes des chemins de fer?

M. MITCHELL: Votre intention est-elle d'insinuer que j'ai, en aucun temps, été intéressé dans une charte de chemin de fer quelconque? Si oui, vous dites une chose qui n'est pas vraie.

M. BEATY: Si l'honorable député dit qu'il n'a jamais eu d'intérêts dans une charte, j'accepte sa déclaration. Si l'on s'objecte à ce que des membres du parlement aient des chartes, que l'on présente un bill décrétant que les membres du parlement n'auront aucune action dans les compagnies, banques ou institutions de toutes sortes qui ont affaire au gouvernement; j'appuierai ce bill et je voterai en faveur. Mais la loi ne dit-elle pas formellement que les membres du parlement peuvent posséder des actions dans toutes les compagnies ayant des relations avec le gouvernement? Est-ce que tous les gouvernements depuis des années et des années n'ont pas permis cela, et l'on me dit que c'est le parti de la réforme qui a adopté cette loi. S'il en est ainsi pourquoi faire de moi le bon émissaire au sujet de cette question, lorsque je nie positivement et sans hésitation qu'il y ait dans la transaction rien qui ne pourrait être proclamé sur tous les toits du monde entier, et lorsque j'affirme que cette transaction est honnête et honorable sous tous les rapports.

M. LISTER: Alors soumettez-la à un comité.

Sir HECTOR LANGEVIN: L'honorable chef de l'opposition vient de dire au cours de ses remarques que nous avons reçu de la législature du Manitoba trois télégrammes ou communications au sujet de ce chemin, et la conclusion qu'il a tirée de ces communications, surtout de la dernière, a été que la législature du Manitoba n'était pas favorable à cette compagnie et désirait voir constituer légalement une autre compagnie. Je regrette de ne pouvoir m'accorder avec l'honorable député. La conclusion que j'ai tirée de ces communications n'a pas été à cet effet, mais à l'effet suivant: Que la législature du Manitoba veut que le chemin soit construit, et, si cela est possible, que cinquante milles de ce chemin soient construits cette année; elle nous a demandé de voir à ce que la compagnie actuelle ou une autre compagnie qui sera constituée légalement démontrent qu'elles sont en état de construire le chemin. C'est sous cette impression que le comité des chemins de fer a considéré la question; c'est à ce point de vue que le gouvernement a cru devoir considérer cette charte et voir s'il pourrait se rendre aux désirs de la législature du Manitoba et de la population du Nord-Ouest, qui est si intéressée à la construction du chemin de fer, et si le parlement pourrait atteindre ce but en accordant à la compagnie une prolongation de délai.

L'honorable député a beaucoup parlé de la position des membres du parlement qui sont directeurs de compagnies ou promoteurs de compagnies de chemin de fer, surtout de compagnies qui reçoivent du parlement des subventions en argent ou des concessions de terres. Je dois dire que cela vient un peu tard, parce que les deux partis l'ont toléré. Les gouvernements et les parlements qui se sont succédés ont constitué légalement des compagnies qui comprenaient des membres du parlement dans leur directorat. Nous n'avons qu'à ouvrir les statuts de la dernière session et de la session précédente ou ceux qui ont été adoptés depuis une dizaine d'années pour trouver les noms de membres du parlement faisant partie de compagnies constituées légalement