

ement à la fin, et c'est la position dans laquelle se trouve la question aujourd'hui. Je dis donc que l'arrangement n'a jamais eu lieu. Il n'y a pas eu de semblable entente, de semblable convention. Le simple fait est que lorsque cette lettre a été lue à une assemblée des actionnaires, ces derniers ont abandonné l'honorable député de King et ont élu un autre directeur. C'est là toute l'histoire, et l'on doit comprendre qu'ils aient agi ainsi dans ces circonstances. Que lui et moi, s'il en était ainsi, deux directeurs contre sept ayons agi d'une manière aussi absurde, aussi stupide, et si je pouvais me servir d'une autre expression, je dirais malhonnête, dire que deux directeurs pouvaient piller les sept autres directeurs et tous les actionnaires, la chose est parfaitement absurde et n'est jamais arrivée.

Je dois parler aussi de cette affaire de M. Macdonald dont on a parlé. C'est un fait. M. Macdonald était l'entrepreneur de l'ancienne compagnie, la compagnie de chemin de fer de Souris et des Montagnes Rocheuses; il a fait le terrassement ou quelques autres travaux qui ont été sous sa direction, dans tous les cas, de Melbourne à Rapid-City, quarante trois milles. Ce terrassement a été fait dans les circonstances rapportées d'une façon générale et assez bien comprises, mais je n'avais alors rien à faire avec la compagnie et je n'en savais rien. Lorsque la question a été d'abord présentée au comité des chemins de fer, j'ai proposé que les dettes relatives aux travaux exécutés, aux matériaux fournis et à l'argent payé sur ce terrassement fut payé par cette compagnie, et depuis je m'en suis tenu à cette proposition. Et c'est là l'un des plus grands obstacles contre lesquels j'ai eu à lutter pour lancer l'affaire, vu que les directeurs se trouvaient obligés de payer cela sous une forme ou sous une autre, et ils étaient convaincus que c'était une obligation tout à fait étrangère à l'affaire qui leur était imposée et qui n'aurait jamais dû leur être imposée. Les directeurs se sont chargés de la nouvelle entreprise, et il est très difficile, quoi que puissent dire certains honorables députés de la facilité de ces choses, de l'habileté avec laquelle ils conduiraient cela, avec quelle facilité ils construiraient des chemins de fer—c'est la chose la plus difficile au monde que de trouver des personnes ayant l'expérience, l'habileté et les qualités financières requises pour la construction des voies ferrées, et qui consentent à se charger d'une nouvelle entreprise dans des circonstances de ce genre. Il n'y a aucun doute là-dessus.

Jusqu'à l'automne de 1885, en novembre, nous avons eu contre ce terrain une réclamation de \$1.06 par acre, s'élevant à près de \$7,000, que les entrepreneurs ont dû payer avant que ces terres aient pu leur être transférées comme garantie. Or je dis qu'il était impossible et j'ai constaté qu'il était impossible de donner à l'entreprise la construction de ce chemin à moins de faire disparaître cette réclamation. On l'a fait disparaître, mais ce n'est pas à notre demande, c'était tout simplement une mesure générale, publique et ouverte. Cela nous est arrivé en commun avec les chemins de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, du Manitoba et du Sud-Ouest, du Lac Long, avec le chemin de fer connu sur le nom de chemin de fer de sir Alexander Galt. Nous avons eu le même sort que ces chemins, qui n'avaient rien de commun avec nous. De plus cette mesure a été adoptée lorsque j'étais en Angleterre, et je ne suis pas intervenu directement à ce sujet, bien que j'eusse fait la demande avant mon départ, que j'eusse insisté en expliquant qu'il était impossible de construire ces chemins à moins d'adopter une mesure de ce genre. Il n'y a aucun doute à ce sujet; et mon opinion a été confirmée par le fait que jusqu'à ce qu'on eut obtenu cette concession gratuite il a été impossible de construire ces chemins avec succès. Cette mesure s'appliquait à toute compagnie pouvant construire un chemin, afin que les compagnies puissent offrir cette garantie lorsqu'elles veulent placer leurs obligations.

La concession gratuite a été accordée, je crois, en novembre 1885. Jusqu'à cette date, il était presque impossible

d'obtenir l'argent pour construire le chemin. Depuis lors, on n'a guère perdu de temps. Il s'est écoulé quelques mois pendant lesquels, j'en suis convaincu maintenant, nous avons trouvé les hommes qui nous fallait. Un syndicat a été formé dans la ville de New-York; il est composé d'hommes compétents à construire ce chemin, et si ce bill est adopté, 50 milles de ce chemin seront construits le 1er décembre 1886. Je n'en ai aucun doute dans tous les cas, vu que les messieurs qui ont entrepris cela, après huit mois, depuis août 1885, se sont occupés de l'affaire, ont dépensé de l'argent pour consulter leurs propres ingénieurs, se sont procurés des renseignements, se sont enquis de chaque circonstance—des hommes qui ont construit le chemin de fer *Chicago and Indianapolis Air Line*, qui ont construit des chemins de fer dans diverses parties des Etats-Unis, qui construisent actuellement un chemin relié au *Kansas Pacific*, des hommes qu'on me représente comme valant pas moins de quinze ou vingt millions, et je crois que cela peut être démontré, des hommes résolus à se mettre très sérieusement à l'œuvre. Ils ont proposé de construire ce chemin et ils le construiront aux conditions le plus raisonnables possibles.

Dans ces circonstances, je viens devant cette Chambre demander une prolongation de délai. Je crois donc que j'ai de bonnes raisons, des raisons solides pour demander à la Chambre de sanctionner cette mesure afin que tout ce travail et tout ce temps ne soient pas perdus, que le parlement donne aux milliers de colons du Nord-Ouest qui ont pétitionné pour avoir ce chemin, et aux milliers d'intéressés à ce chemin depuis Halifax jusqu'à Vancouver—il est certain que nombre de personnes, représentant des centaines d'autres, m'écrivent et demandent que la construction de ce chemin soit poussée avec activité, à cause des intérêts qu'ils ont dans la grande région du Nord-Ouest et de l'immense avantage que ce chemin offrira à ces pionniers qui y sont allés il y a six à neuf ans, dans l'espoir que le chemin de fer du Pacifique canadien traverserait ces territoires; ils ont été trompés dans leur attente, et leurs espérances ont été presque anéanties par la sotte opposition que l'on a faite à ce projet à cause des assertions qui ont été faites.

En conséquence, je dis que ce chemin devrait être construit. Maintenant, en ce qui concerne la preuve que l'on dit avoir été produite ici, est-ce que tout le monde en cette Chambre n'a pas entendu parler de M. Pew? Dans la cause de Pew vs. Schultz, huit hommes ont été amenés de sa propre ville de Welland, et chacun d'eux a juré qu'il ne pourrait le croire sous serment. Un nommé McConachie m'a été représenté comme un millionnaire, et c'est la seule raison au monde pour laquelle j'ai pu l'écouter un instant. Cet étranger, ce voyageur et ce millionnaire m'a été amené, et j'ai découvert qu'il était le commis de M. Pew, qu'il n'avait pas mille dollars valant, et qu'il agissait d'après les ordres de Pew. Cela a été prouvé dans la cause de Pew vs. Schultz. C'est sur le témoignage de semblables gens qu'il me faut être calomnié, qu'il faut que le parlement soit insulté, qu'il faut que le pays soit agité dans le but de nuire à un adversaire politique. Voilà le but et voilà l'effet.

Je dis que c'est un outrage à la décence publique que d'avoir recours à de pareils témoins dans le but de faire tort à un homme respecté dans la ville qu'il habite, un homme qui n'a jamais eu l'occasion de rougir de honte à cause d'une accusation portée contre lui. On a porté et l'on a répété l'accusation qu'il y a eu vente de charte sans qu'il y ait l'ombre d'une preuve pour appuyer cette accusation. Il n'y a pas un mot de vrai dans cette accusation, quel que soit celui qui la porte. Je nie que j'aie jamais offert de vendre la charte; la charte n'a pas été vendue et ne sera pas vendue, comme je l'ai dit à maintes reprises. Je l'ai dit aux hommes avec lesquels j'ai fait affaires. J'aurais pu la vendre.

Un DÉPUTÉ: Pour combien?

M. BEATT