

obtenir cette concession gratuite de terres pour le chemin de fer North-West Central. Je n'ai pas fait connaître ses sentiments actuels, mais j'ai seulement dit qu'il favorisait cette concession et qu'il était intéressé à cette question avec plusieurs autres.

M. WATSON : Le docteur Harrison, comme l'a si bien dit le ministre des finances, faisait partie de l'administration ; il a aussi déclaré que j'avais eu de fréquentes entrevues avec lui comme membre de cette Chambre, et que j'avais insisté auprès de lui sur l'importance de faire une concession de terres à ce chemin ; mais une année s'est écoulée depuis que le docteur Harrison et moi lui avons demandé de faire une concession gratuite à cette compagnie ; et l'on n'a rien fait. Le docteur Harrison, comme moi, pense maintenant que la charte devrait être enlevée à la compagnie actuelle et mise entre les mains de ceux qui continueront le chemin. Je crois que les travaux sont d'une telle nature, qu'ils peuvent être exécutés pour la concession.

Le député de Richmond et Wolfe (M. Ives) a aussi trouvé à redire de ma ligne de conduite illogique. Ma ligne de conduite est parfaitement logique, et c'est dans les intérêts des habitants de cette partie du pays que je vote pour l'amendement. Je dirai de plus, pour l'information du député de Perth-Nord, qu'un des directeurs de cette compagnie, l'honorable John Norquay, premier ministre de la province du Manitoba, était présent dans la Chambre quand cette résolution a été envoyée à Ottawa. J'ai assez de confiance dans le gouvernement du jour pour croire que, quand il dit qu'il verra à ce que le chemin soit construit, quand il sait que la Chambre est unanime—je ne connais pas en cette Chambre un seul homme qui soit opposé à la construction du chemin ou à la subvention pour la construction—j'ai assez de confiance en ce gouvernement pour croire qu'il mettra la charte entre les mains de ceux qui construiront le chemin.

En conséquence je considère que mon attitude est tout à fait logique. Comme le débat dure déjà depuis longtemps, je ne crois pas qu'il soit à propos de le prolonger. J'avais l'intention de parler de divers arrêtés du Conseil passés à diverses époques pour accorder ces subventions et des opinions exprimées par le ministre du revenu de l'intérieur lorsqu'il a demandé au conseil de les accorder ; mais comme l'heure est avancée et que les députés doivent être fatigués de cette discussion, je remettrai ces remarques à plus tard.

M. WOODWORTH : Je ne donnerais pas le vote que je suis sur le point de donner en faveur de l'amendement de l'honorable député de Northumberland (M. Mitchell), si je croyais que cela aurait pour effet d'apporter un retard d'une heure dans la construction de cette voie ferrée ; mais comme je sais l'histoire de ce chemin de fer depuis que le président a le contrôle de la majorité des actions, je crois sincèrement, et de fait je ne vois pas comment ceux qui sont exempts d'idées, préconçues en cette Chambre, puissent croire autrement que si la charte lui est accordée, il y aura plus de retard que si elle lui est refusée, pour la raison suivante : c'est que le président de ce chemin de fer, comme je l'ai démontré cet après-midi, a eu deux ans pour faire toute autre chose que des discours à propos de ce chemin, et qu'il n'a rien fait. Je crois que si le gouvernement s'arroge le pouvoir de construire ce chemin maintenant, il peut le construire. Chacun sait que ce sera un chemin de fer qui paiera. J'ai entendu ici cet après-midi déclarer pour la première fois que ce chemin de fer ne donnerait pas beaucoup de profits. Nous, qui en savons quelque chose, nous sommes certains qu'il donnera de beaux bénéfices, que sur des centaines de milles de son parcours il traverse des endroits déjà établis, et en conséquence les capitalistes trouveraient leur profit à construire ce chemin. Si je savais que mon vote dût retarder la construction du chemin je ne le donnerais pas.

L'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) et plusieurs autres honorables députés, notamment le ministre

de la justice, ont cru que si nous votions cet amendement cela retarderait la construction du chemin. Mais la meilleure preuve entre les mains du gouvernement c'est que si le délai de la charte est prolongé, il arrivera ce qui est arrivé par le passé. Le but que l'on s'est proposé n'a pas été de construire le chemin. Je regrette que la question ait été amenée ici. Je regrette que cette discussion ait été soulevée. Je ne l'ai pas provoquée, M. l'Orateur. Si quelques-uns des honorables députés qui ont parlé sur cette question eussent été aussi résolus à faire triompher le droit et la justice et à faire construire ce chemin avant que cette question eût été soulevée ici, le printemps dernier, l'automne dernier, au commencement de cette session, qu'ils l'ont fait voir en cette Chambre aujourd'hui, cette question n'aurait jamais été soulevée ici.

Le ministre de la justice dit que cette discussion a été soulevée grâce à certaine déclaration que j'ai faite. Il ne se rappelle certainement pas de quelle manière cela est arrivé ici. Ne savait-il pas que l'honorable député de Toronto-Ouest était aux trousses de chacun des membres de cette Chambre, surtout des adversaires du gouvernement, leur donnant sa version de l'affaire et leur montrant des lettres privées ? Je suis certain que le ministre de la justice le savait ; il le sait maintenant. Il ne le sait pas ? Il hoche la tête. Alors il n'a pas consulté la liasse des documents qui se trouvent dans son bureau au sujet du chemin de fer Central du Nord-Ouest lorsqu'il a fait rapport au Conseil relativement à l'augmentation de la subvention. Chacun sait que chaque chef du département tient ses documents sur une liasse distincte pour chaque sujet ; ces documents ne sont pas éparpillés dans tout le bureau, et il peut toujours à un moment donné, en touchant sa sonnette, mettre la main sur cette liasse ; s'il l'eût fait il aurait certainement trouvé des énoncés au sujet de cette question qui lui auraient appris qu'il y avait là quelque chose d'irrégulier. Je dis donc que ces députés savent tous que le président de ce chemin de fer poursuivait les membres du parlement pour leur conter sa version de l'histoire, et la preuve a été établie que la rédaction du *Free Press*, le correspondant en cette Chambre du même journal, et le correspondant du *Globe* ont déclaré dans des lettres adressées au chef de l'opposition que le président du bureau de direction est allé les trouver et a offert spontanément les renseignements qui ont paru dans les journaux.

M. Beaty, un membre du parti conservateur, un partisan du gouvernement conservateur, prend une lettre privée d'un co-directeur, non seulement d'un co-directeur, mais l'auteur et le promoteur de ce bill en cette Chambre, et devant le comité des chemins de fer en 1884, et s'en va tranquillement trouver le correspondant du *Globe*, le correspondant du *Chronicle* de Halifax, Nouvelle-Ecosse, le correspondant du *Free Press* de Winnipeg, et il leur dit, d'après leur propre version, qu'il ne veut pas parler en présence de M. Woodworth. Lorsque M. Woodworth arrive dans la salle pendant qu'il leur parle à l'oreille, il les amène dans le corridor, il leur parle et ils proclament dans tout le pays—et ils avaient le droit de le faire pour combattre un adversaire politique—les déclarations faites par ce loyal conservateur, président du chemin de fer Central du Nord-Ouest, sur le compte de l'un de ses collègues en cette Chambre qui a coutume de voter du même côté que lui. L'honorable député de Perth-Nord (M. Hesson) et d'autres honorables députés ont recueilli cet être immaculé sur leur sein. Ils n'ont pas une seule parole de condamnation contre lui. L'honorable député de Perth-Nord sait, car il me l'a dit, que M. Beaty est allé lui montrer une lettre, le printemps dernier, et il n'a pas un mot à dire contre cela, lui le libéral-conservateur solide, éprouvé, cuirassé et inflexible de cette Chambre, l'homme qu'on n'a jamais vu fléchir aux jours sombres où le gouvernement avait besoin de ses services, lui qui sait que ceci, dans un bataillon, sur le champ de bataille, assurerait la mort du coupable, sachant que c'était un acte aussi déloyal qu'un acte puisse l'être, un crime aussi noir, une action aussi indécente qu'il est possible de le supposer—