

une preuve satisfaisante de la possibilité pour la compagnie de faire quelque chose avant longtemps. Le ministre des travaux publics a informé le comité qu'elle n'avait pas donné une semblable preuve.

L'honorable député de Richmond et Wolfe a beaucoup insisté sur le fait qu'un contrat a été signé. Quant à la valeur intrinsèque de ce contrat, nous pouvons nous en former une idée assez juste d'après la valeur que les ministres eux-mêmes y ont attaché. Ils y ont attaché une telle valeur, que le ministre des travaux publics ne savait pas qui l'avait signé et qu'il a eu beaucoup de peine à déchiffrer les noms. Cela démontre la valeur qu'ils ont attaché eux-mêmes au contrat que l'honorable député de Richmond et Wolfe offre à cette Chambre comme pièce justificative devant prouver que la compagnie est en mesure de mener cette entreprise à bonne fin. Ceci n'est pas une question d'hier, ni de la semaine dernière. La concession de terre est une affaire qui remonte à près d'une année.

Je comprends parfaitement que le député de Marquette (M. Watson) s'oppose à ce que cette affaire soit entièrement enlevée au contrôle du parlement. Il n'a montré aucun désir de retarder l'affaire, il n'a pas même montré d'opposition aux promoteurs actuels du chemin; au contraire, il tient à ce que la question ne soit pas indéfiniment retardée. L'honorable député de Richmond et Wolfe a demandé avec raison à quoi équivaient les capital-actions. De fait, des actions entre les mains d'hommes sans expérience, des actions qui ne sont pas payées ne représentent que bien peu de chose en ce qui concerne l'achèvement du chemin, mais elles peuvent représenter beaucoup, et dans le cas actuel il a été démontré qu'elles représentent beaucoup lorsqu'il s'agit d'entraver la construction du chemin.

Le frein à air comprimé est certainement une excellente chose lorsque le chemin de fer est construit, mais les freins et les retards ne sont guère utiles avant la construction du chemin. Si j'ai bien entendu on a tenté d'insinuer que le chef de l'opposition considère que la subvention accordée à ce chemin de fer est trop considérable. Je n'ai pas compris qu'il ait dit rien de tel. Je crois qu'il s'est opposé aux pouvoirs trop étendus accordés à la compagnie en ce qui concerne l'émission de ces obligations, mais non à la subvention accordée au chemin, et je ne puis voir quel poids peut avoir l'argument du ministre des travaux publics, lorsqu'il répond au chef de l'opposition que des subventions beaucoup plus considérables ont été accordées au chemin de fer du Pacifique canadien.

Il sait très bien, et la Chambre sait très bien que le chemin de fer du Pacifique canadien contient des endroits où la construction d'un seul mille de voie ferrée a coûté plus que cinquante milles de ce chemin ne coûteront à construire, car nous avons dans le retard de cette entreprise, dans le coût du terrassement abandonné, un indice que le coût du terrassement sera d'environ \$2,000 par mille. Il semble que depuis que la compagnie jouit de ces pouvoirs et privilèges, elle n'a rien fait pour construire le chemin de fer. On nous informe cet après-midi que pas une seule pelletée de terre n'a été remuée, et je crois qu'il est grand temps que nous ayons des preuves positives du fait que la compagnie est en mesure de mener à bonne fin cette entreprise si éminemment utile, et qu'à défaut de ces preuves que nous mettions la charte entre les mains d'hommes qui construiront le chemin.

M. WHITE (Cardwell) : Il y a un ou deux points sur lesquels je désire attirer brièvement l'attention de la Chambre avant que le vote ait lieu. On a beaucoup parlé ce soir des révélations qui ont été faites. Les honorables membres de l'opposition semblent s'être servi de cette expression tout comme s'il existait un certain état de choses dont la preuve serait établie d'une manière irréfutable. Examinons un instant ce que les révélations, — comme on les appelle, — ont démontré dans le cas actuel. L'origine de toutes ces révé-

lations, le premier pas dans toutes ces révélations, a été la déclaration faite par l'honorable député de King (M. Woodworth), à l'effet que l'honorable député de Toronto (M. Beaty), président de la compagnie du chemin de fer, dont l'honorable député de King était l'un des directeurs, n'avait pas agi loyalement à son égard, que l'entente entre ces deux messieurs, d'après la version de l'honorable député de King (M. Woodworth), était que sur les profits de ce chemin, quel que fut le montant qu'ils atteindraient, les autres membres de la compagnie recevraient \$50,000 et que la balance, quel qu'en fut le montant, serait partagée entre ces deux honorables députés.

Telle est la déclaration faite par l'honorable député de King (M. Woodworth). Elle implique, ainsi que vous le comprendrez facilement, que ces deux messieurs auraient formé un complot dans le but de se partager une large part des profits, après avoir donné à leurs co-directeurs une part moins considérable, quel qu'en fut le montant. La meilleure réponse à cette accusation, en tant qu'il s'agit du débat actuel, se trouve dans l'aveu sincère du chef de l'opposition qui, après avoir entendu ce qui a été dit, en dehors aussi bien qu'ici, a dit franchement qu'il n'avait rien vu, rien entendu, qui put le porter à croire que l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Beaty) avait agi d'une façon déloyale ou malhonnête vis-à-vis de ses co-directeurs. L'accusation, si elle veut dire quelque chose, veut dire qu'il a agi malhonnêtement, et, en conséquence, je crois que nous pouvons prendre la déclaration du chef de l'opposition comme la meilleure réponse, en tant qu'il s'agit de la preuve, à la déclaration faite en premier lieu.

La déclaration suivante que nous avons est à l'effet que l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Beaty), a reçu la visite de deux gentlemen—si l'on peut se servir de cette expression en parlant de l'un ou de l'autre de ces individus—relativement à cette affaire, et qu'ils ont offert un contrat à l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Beaty), comme président de ce chemin de fer, et qu'il a insisté comme première condition, avant que rien ne fut fait, qu'il fut pourvu à ce que celui qui dans la lettre était désigné par les mots "le garçon." Or, M. l'Orateur, ces deux gentlemen—ces deux personnes—M. Pew, et son commis, je crois, McConachie, qui, pour le moment s'était déguisé en millionnaire, sont des hommes dont les déclarations, si elles étaient faites verbalement contre l'honorable député ou tout autre honorable député, ne seraient acceptées par aucun des honorables membres de cette Chambre qui connaissent les individus en question.

M. Pew est bien connu par ses rapports avec le chemin de fer du Manitoba et du Sud-Ouest, et sa conduite au sujet de cette voie ferrée, les révélations qui ont été faites devant les tribunaux, et les expressions dont les juges se sont servis à son adresse, tout cela démontre que ce n'est pas un homme sur la parole duquel, en ce qui concerne une question de ce genre, on puisse tenter un procès à un gentleman. Et, M. l'Orateur, l'honorable député de King (M. Woodworth), après avoir lu la lettre de M. McConachie en dehors de cette Chambre—et je dois dire que pendant toute la soirée nous avons parlé de ce qui s'est passé en dehors, ce qui n'est pas strictement conforme aux règles parlementaires—après avoir lu cette déclaration de M. McConachie, a lu ce qu'il disait être une preuve de nature à corroborer cette déclaration, sous forme d'une lettre de M. Beaty lui-même. Qu'était cette lettre ? Ce n'était certainement pas une lettre demandant \$650,000 ; ce n'était pas une lettre demandant quelque avantage pour lui-même ou pour sa compagnie, mais une déclaration catégorique à l'effet que la compagnie resterait parfaitement distincte des entrepreneurs,—que les entrepreneurs construiraient le chemin de fer, et que le seul but qu'il se proposait était la construction du chemin de fer. Telle est la déclaration contenue dans cette lettre, une lettre raisonnable—une lettre qu'un directeur d'une compagnie de chemin de fer peut écrire sans enfreindre les règles de la