

une semaine ou peut-être deux semaines, il consentirait à cela, mais il trouve qu'un retard d'un mois est beaucoup trop long, et parce que ce retard d'un mois serait trop long, il déclare qu'il est prêt à voter pour le renvoi à trois mois. En d'autres termes, en ce qui concerne une entreprise d'une importance vitale pour la partie du pays qu'il habite, entreprise dont l'exécution a déjà été retardée trop longtemps et pour l'exécution de laquelle il a des doutes quant à la capacité des directeurs actuels, il donnerait volontiers deux semaines de délai pour voir s'ils pourront conclure un arrangement, mais vu que l'on propose un mois de délai il est prêt à voter le renvoi à trois mois. Je ne puis envisager la question à ce point de vue.

Si le chemin de fer est une entreprise importante, si la construction en a déjà été trop longtemps différée, si, comme l'a annoncé le chef de la Chambre, un contrat a déjà été signé et montré au gouvernement, un contrat apparemment fait de bonne foi par des capitalistes capables d'en remplir les conditions, et s'il faut seulement qu'un court délai soit donné pour que ces messieurs convainquent le gouvernement qu'ils ont réellement l'intention de remplir les conditions de leur contrat, il me semble impossible d'arriver à la conclusion de l'honorable député de Marquette, c'est-à-dire, suspendre le bill, pour enlever tout moyen à la compagnie de faire quelque chose, annuler le contrat conclu avec les capitalistes de New-York et enlever à tout particulier le pouvoir d'obtenir pendant la présente session, un acte de constitution ou une charte pour une compagnie chargée de faire les travaux. Voter le renvoi à six mois serait simplement enlever au parlement le pouvoir de donner à une association quelconque la faculté de construire le chemin de fer, excepté par l'action directe du gouvernement. Si nous admettons que la construction du chemin de fer est importante, comme l'ont dit le député de Marquette (M. Watson) et le député de Durham-Ouest (M. Blake), il me semble que nous devrions considérer cette question comme une question d'affaires plutôt que comme une question de parti. Un contrat a réellement été conclu par des personnes qui, nous avons raison de le supposer, sont en état de construire ce chemin de fer, et l'on nous demande de donner au gouvernement le pouvoir d'accorder la charte et de permettre à la compagnie de continuer ses travaux, dans le cas où il serait convaincu par les directeurs qu'ils sont en état de construire ce chemin. Il me semble que le chemin serait construit beaucoup plus rapidement si nous permettions à cette compagnie de continuer ses travaux au lieu de lui refuser sa charte, d'annuler le contrat déjà signé et de renvoyer la question à plus tard. Si le gouvernement était disposé à faire plus, s'il était prêt à dire que, dans le cas où cette compagnie ne construirait pas le chemin, il est disposé, comme gouvernement, à conseiller à la Chambre de le faire comme entreprise publique, l'attitude prise par le député de Marquette au sujet de l'action de la Chambre sur la motion et l'amendement, aurait plus de force.

Quelles sont les raisons que l'on apporte pour prouver que la Chambre ne doit pas se réunir en comité sur ce bill? D'abord, il y a le côté politique de la question; il y a le point soulevé par le député de Durham-Ouest (M. Blake), que les membres de cette Chambre ne doivent pas figurer comme directeurs dans des chartes de chemins de fer. C'est une question générale importante, mais elle ne s'applique pas plus à ce cas particulier qu'elle ne s'est appliquée à plusieurs autres cas, pendant la présente session et les sessions précédentes; et je doute beaucoup que le député de Durham-Ouest soit porté à conseiller à ses amis ou à la Chambre d'annuler un bon contrat, en supposant que le contrat qui a été passé est bon, et d'abandonner toute la question au hasard de combinaisons futures, à moins que le gouvernement ne soit prêt à conseiller à la Chambre de construire le chemin de fer comme entreprise publique.

Je n'emploierai pas le temps de la Chambre à discuter le côté politique de la question de savoir si des membres du

parlement pourraient être promoteurs de chartes de chemins de fer ou d'autres accordées par la Chambre. Comme le député de Toronto-Ouest (M. Beaty) l'a dit, c'est une question que l'on pourrait discuter plus à propos sur une proposition portant en substance que, dorénavant, les membres du parlement ne devront pas figurer comme directeurs dans des chartes de chemins de fer.

L'autre question soulevée a trait au caractère des directeurs et à la nature des opérations que l'on prétend avoir eu lieu entre différents membres de la direction. Or, devant le comité, l'on a prétendu, et la chose a été répandue dans le pays au moyen de la presse, on a prétendu qu'il y avait une convention entre l'honorable député de King, N.-E., (M. Woodworth) et le député de Toronto-Ouest (M. Beaty), en vertu de laquelle les directeurs ordinaires de la compagnie—ces deux messieurs étant des directeurs extraordinaires—devaient avoir une gratification de \$50,000 qui serait divisée entre eux, et l'honorable député de Toronto-Ouest et celui de King devaient diviser également entre eux l'excédant des bénéfices. Je dirai seulement qu'aucun témoignage satisfaisant n'a établi cette allégation; il n'y a rien eu pour justifier la ligne de conduite suivie par une partie de la presse du pays relativement à cette obligation. L'honorable député de Toronto-Ouest nie énergiquement la chose; les autres, les directeurs ordinaires, la nient aussi énergiquement. La preuve, ou la preuve supposée, est contenue dans des lettres qui ont été égarées, des lettres que, malheureusement pour lui, le député de King est incapable de produire, et la seule chose qu'il produit, c'est la lettre du ministre des finances disant qu'il est sous l'impression que, d'après l'arrangement, le député de Toronto-Ouest et le député de King, étaient mutuellement intéressés dans l'entreprise. C'est une chose très différente de l'allégation que les directeurs ordinaires devaient recevoir \$50,000 et que les deux autres devaient diviser entre eux l'excédant des bénéfices.

En conséquence, l'accusation, telle que portée d'abord devant le comité, l'accusation qui a fait le tour du pays, qu'une partie de la presse a fait circuler, est entièrement dénuée de preuve. Ce n'est pas là, non plus, ce qu'a dit aujourd'hui l'honorable député de King. Il a dit, aujourd'hui, sans faire allusion aux \$50,000, que lui et le député de Toronto-Ouest étaient mutuellement intéressés, qu'ils avaient des intérêts égaux dans cette charte, et cet énoncé semblerait être justifié par l'impression que le ministre des finances paraît avoir gardée des lettres. Je ne vois pas que cet énoncé contienne rien de bien déraisonnable, je ne vois pas que cet énoncé contienne rien qui justifierait cette Chambre de refuser de se réunir en comité sur ce bill. Supposons, par exemple, qu'il a été clairement établi que les députés de King et de Toronto-Ouest étaient mutuellement intéressés dans cette entreprise, est-il quelqu'un en cette Chambre qui soit assez naïf de supposer qu'un bureau de directeurs va entreprendre le travail, éprouver des difficultés et faire les dépenses nécessaires pour lancer un projet de ce genre, construire un chemin de fer et l'administrer dans la suite, payer aux porteurs d'obligations leur intérêt annuel, et cela, sans compensation quelconque? Est-il quelqu'un qui suppose qu'un membre de Chambre ou tout homme d'affaires de ce pays agisse ainsi simplement par plaisir, et, dans l'intervalle, qu'il vive de l'air du temps?

Il n'est pas nécessaire que je traite longuement cette question. Je crois que, puisque la Chambre permet aux membres du parlement d'être promoteurs de projets de chemins de fer, il était bien permis à ces deux messieurs, à ces deux membres de ce bureau, d'espérer avoir quelque chose pour le temps qu'ils avaient passé et les dépenses qu'ils avaient faites pour assurer l'exécution de ces travaux.

On dit qu'il y a eu vente de charte, que l'on a tenté de vendre cette charte. Il n'y a aucune preuve de ce fait. Il n'y a aucune preuve quelconque que la charte ait jamais été mise en vente ou fut colportée de Dan à Bersabée ou à travers les continents d'Europe et d'Amérique.