

qui naissent de la guerre, que la guerre occasionne ou qui s'y rapportent directement, sauf peut-être les choses de peu d'importance ou d'urgence, et sur l'inévitable nécessité desquelles, je désirerais consulter mon très honorable ami.

Eh bien, je dis que cette loi est un outrage à la parole donnée, et je demande au Gouvernement et à ceux qui le supportent, si la passation de cette loi inique découle nécessairement de la guerre, si l'achat du Nord-Canadien est né de la guerre et si c'est la guerre qui a occasionné la faillite et la banqueroute de Mackenzie et Mann; je tiens à dire que le très honorable premier ministre, en vertu de l'entente conclue, aurait dû consulter le très honorable chef de l'opposition. L'a-t-il fait? Non. Cependant, il faut à tout prix aider MM. Mackenzie et Mann, il faut de l'argent à la caisse électorale. Ne nous occupons pas de la situation financière du pays; ne nous occupons pas si, après la conclusion de cette transaction, demain, notre dette sera de plus de deux milliards; ne nous occupons pas des problèmes de l'après-guerre, oublions la crise que nous traversons; il s'agit avant tout et par-dessus tout de sauver la situation de messieurs Mackenzie et Mann et de ses amis au détriment du pays.

La province de Québec, cette province qui est le cauchemar continu des provinces anglaises et spécialement de la province d'Ontario, ne s'est pas laissée prendre dans les filets de MM. Mackenzie et Mann, elle est restée sourde à leurs propositions; la province de Québec n'a garanti aucune des débentures du Nord-Canadien, comme le disait l'autre jour l'honorable premier ministre de la province de Québec, M. Gouin :

"La province de Québec n'a garanti les débentures d'aucune compagnie de chemin de fer, dans ce pays (acclamations), pendant que dans les autres provinces, on les endossait pour 20, 30 et même 50 millions de dollars. Et maintenant que ces chemins de fer sont construits, dont certains sont en banqueroute ou à la veille de l'être, le Gouvernement, qui n'a plus la confiance du pays, va nous endetter pour 700 millions de dollars dont la province de Québec paiera, elle, la plus grande partie. Ce n'est pas 25 millions qu'on nous met sur les épaules, c'est une somme d'au delà de 100 millions de dollars. Je sais ce dont je parle."

La question est bien résolue, si l'on constate la manière dont l'honorable ministre des Finances a flotté son dernier emprunt de cent millions à Washington. N'est-il pas vrai, monsieur le président, que sous l'administration de l'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), le Canada avait accès sur les marchés d'Europe et y trou-

vait les capitaux requis à un taux d'intérêt de 2½ p. 100? Vous me direz peut-être que les conditions économiques ne sont pas les mêmes. C'est vrai, j'en conviens, mais la différence entre 2½ p. 100 et 8 p. 100 est aussi bien grande. Il faut que le crédit du pays soit descendu à un niveau bien bas, pour ne recueillir sur un emprunt de cent millions que \$96,250,000, et qui représentent du 8 p. 100, si l'on ajoute à l'intérêt une commission de 1¼ p. 100.

Monsieur le président, lorsque je dis que la compagnie du Nord-Canadien est insolvable, je parle en connaissance de cause. Je ne traiterai pas des grandes lignes de cette compagnie, mais je ferai remarquer que cette voie ferrée traverse, à deux endroits, le comté de Deux-Montagnes, que j'ai l'honneur de représenter; il traverse à Sainte-Scholastique et il va également de Saint-Canut à Saint-Jérôme; depuis plus de quatorze ans, la compagnie du Nord-Canadien n'a pas opéré un seul service complet sur cette partie de sa ligne. Je dis aucun, parce que dans cette région, nous n'avons qu'un train de fret auquel est attaché un char à passagers que je serais justifié de qualifier "un char d'animaux". J'ai eu moi-même l'occasion de venir devant la commission des chemins de fer porter plainte de cet état de choses, au nom des habitants de la municipalité de Saint-Canut.

La commission des chemins de fer a ordonné au Nord-Canadien, en deux circonstances, de construire une gare à Saint-Canut et de nommer un agent. On s'y est conformé en bâtissant une espèce de cabane où il n'y a ni poêle, ni banc, ni chaise pour recevoir le public, à toutes les saisons de l'année, et l'on a nommé un agent, un homme qui tenait un hôtel voisin de cette cabane. Depuis ce temps-là, on l'a mise de côté, le Nord-Canadien s'est ri de la décision de la commission des chemins de fer, et il y a de cela quatorze ans; le chemin est à l'abandon. On a construit, il y a quatre ans, un autre embranchement, un tronçon de chemin à partir de Saint-André d'Argenteuil jusqu'à Montréal, en traversant le comté de Deux-Montagnes, le long de la rivière Ottawa, Saint-Placide, Saint-Benoît, Saint-Eustache, pour permettre, disait-on, de rejoindre le tunnel qu'ils ont percé sous le Mont-Royal et cependant cette partie du chemin n'est pas encore en opération. Le Nord-Canadien avait intérêt à amener cette ligne de chemin de fer dans la direction de Cartierville, de Saint-Laurent et du tunnel. Avec quoi Mackenzie et Mann ont-ils acheté les terres qui se trouvent, à ce que nous appelons maintenant la Ville Modèle? Où ont-ils