

de même que cette Chambre, a compris que, du moment que M. Armstrong était intéressé dans une entreprise publique quelconque, elle ne pouvait être prise au sérieux, et c'est l'avis que j'ai exprimé moi-même par mon attitude dans une récente occasion.

Je déclare que je désire de toutes mes forces la construction d'un chemin de fer entre Grenville et Montréal. Il y a déjà un tronçon de construit en vertu d'une charte octroyée à la Compagnie de chemin de fer de Grenville à Carillon. Je suis en faveur de toute compagnie sérieuse possédant les ressources nécessaires à la réalisation d'une telle entreprise. Mais je ne veux pas que l'on confie une pareille entreprise à un homme comme M. C. N. Armstrong. J'ai considéré de mon devoir, en ma qualité de député du comté des Deux-Montagnes, de m'opposer au projet de livrer entre les mains d'un tel homme cette partie prospère du pays, et ma conviction est tellement profonde que si la chose était à refaire, je n'agirais pas autrement.

Je termine en priant le gouvernement de bien vouloir faire revivre les subventions déjà accordées et périmées. Je trouve la première de ces subventions au chapitre 10 du statut 49 Victoria, page 74. Elle est ainsi décrite : "Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, 18 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en tout \$57,600"; la deuxième, au chapitre 27 des statuts 50-51 Victoria, page 98, se lit ainsi : "A la Compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville, pour 12 milles de son chemin depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault au Récollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$38,400."

La troisième se trouve au chapitre 5 des statuts 55-56 Victoria, page 47. En voici le texte : "Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$25,600."

La première subvention, celle de \$57,600, fut votée en 1886, puis renouvelée en 1892. En faisant revivre cette subvention, ainsi que les deux dernières que je viens de mentionner, le gouvernement rendrait tout simplement justice aux cultivateurs des comtés d'Argenteuil, des Deux-Montagnes et de Laval, et faciliterait la construction du chemin de fer demandé par cette partie du pays. Comme je l'ai déjà dit ici et devant le comité des chemins de fer, la réalisation de cette entreprise est devenue nécessaire, vu les progrès et les développements considérables qui se sont accomplis depuis quelques années dans ces endroits. Je suis convaincu qu'en agissant ainsi, c'est-à-dire en faisant revivre ces subventions en faveur de toute compagnie possédant une charte et des ressources sérieuses, ou de toute autre compagnie qui pourrait se former en offrant les mêmes garanties au public, on ne man-

querait pas de trouver des hommes sérieux comme le sont, par exemple, ceux avec lesquels nous sommes en négociation et qui sont en état d'exécuter leur projet et, par là même, de réaliser les justes et légitimes ambitions de la population du comté des Deux-Montagnes.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) (Texte) : M. l'Orateur, je ne me lève pas pour prendre la défense des journaux que mon honorable ami a critiqués si sévèrement. J'ai vu les articles parus dans "La Patrie" et "Le Journal". Ces articles sont un commentaire de la conduite qu'a tenue mon honorable ami au sujet du bill que j'ai eu l'honneur de soumettre à la considération de cette Chambre. C'est probablement parce que la critique contenue dans ces articles, au sujet de la conduite du député des Deux-Montagnes—conduite inexplicable à tous les points de vue—a frappé juste, que mon honorable ami juge à propos aujourd'hui, et en vue de l'agitation et du mécontentement qui existe dans sa propre division électorale—de tenter un effort pour expliquer son attitude, sans cependant pouvoir y réussir par ce qu'il vient de dire.

L'honorable député déclare qu'il est en faveur d'une ligne semblable à celle projetée dans le bill que j'ai soumis à la considération de la Chambre. Il était en faveur et il est encore aujourd'hui en faveur de cette ligne.

M. J. A. C. ETHIER (Texte) : Je n'ai jamais été en faveur du bill présenté par mon honorable ami. J'ai déclaré devant le comité des chemins de fer,—et mon honorable ami doit s'en souvenir,—que j'appuierais la motion de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) afin de permettre à l'honorable député de Jacques-Cartier de prendre les informations qui lui permettraient de répondre aux objections que l'on faisait à la mention du nom de M. Armstrong, dans le bill. Cela se passait le 30 juin dernier. J'ai déclaré au comité qu'il n'était que raisonnable de permettre au promoteur du bill d'avoir les renseignements voulus de ceux qui l'avaient chargé du soin de ce bill et j'ai demandé que l'examen en fût différé de huit jours, me réservant le droit de m'opposer à ceux qui étaient les promoteurs de ce bill.

M. MONK (Texte) : L'honorable député a dit qu'il avait demandé du temps afin de se renseigner sur le compte des promoteurs de ce bill.

M. ETHIER (Texte) : Je n'ai pas demandé de temps pour m'enquérir; mais j'ai demandé au comité d'accorder du temps à l'honorable député, promoteur du bill, pour étudier le bill et prendre des renseignements.

M. MONK (Texte) : A tout événement, mon honorable ami en est arrivé à la conclusion que les promoteurs du bill étaient des spéculateurs éhontés. Je ne puis pas remercier mon honorable ami. Il me considère évidemment comme un spéculateur éhonté.