

Nous apprenons également de bonne source que sir Wilfrid Laurier veille aux intérêts des directeurs du Trans-Canada, et tient à ce que leur charte soit achetée, de manière à les indemniser de toutes les sommes qu'ils ont dépensées en arpentages, etc., en vue de ce projet dont le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique a empêché la réalisation.

Le PREMIER MINISTRE: A quels égards, particulièrement, l'honorable député désire-t-il être renseigné?

M. MONK: Je désire savoir si le gouvernement est à conclure, ou a conclu, un arrangement en vue de la cession de la charte du Trans-Canada au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, et aussi quels sont les termes de cet arrangement?

Le PREMIER MINISTRE: Le gouvernement n'a pas conclu et n'est pas à conclure d'arrangement en vue de la cession de la charte du Trans-Canada au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

SUBSIDES—EXPLICATIONS PERSONNELLES—CONSTRUCTION DE CHEMIN DE FER DANS LE COMTE DE DEUX-MONTAGNES.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. J. A. C. ETHIER (Deux-Montagnes). (Texte): M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire attirer l'attention de la Chambre et du gouvernement sur une question de la plus haute importance qui intéresse le comté des Deux-Montagnes et la région avoisinante. Tout le monde admet que cette partie de la province de Québec qui longe l'Ottawa, à partir de Saint-André, dans le comté d'Argenteuil, jusqu'à Cartierville, dans le comté de Jacques-Cartier, et qui renferme les belles et riches paroisses de Saint-Placide, Saint-Benoît, Saint-Eustache, Saint-Joseph du Lac et Sainte-Dorothée, tout le monde admet, dis-je, que cette partie du pays est favorisée du sol le plus fertile et a une population agricole et commerciale des mieux établie et des mieux accréditée.

Avant que les longs et importants travaux de cette session soient terminés, je crois de mon devoir de rappeler à cette Chambre une page de son histoire parlementaire, concernant le comté que je représente, et de demander au gouvernement une aide et une protection efficaces en faveur des cultivateurs des Deux-Montagnes et des comtés avoisinants, au sujet des chartes de chemin de fer accordées dans toute la Puissance et des subventions qui en sont la conséquence nécessaire.

La question des chemins de fer s'agite par tout le pays et spécialement dans le comté des Deux-Montagnes. Mais, malheureusement, certains adversaires mal informés ou de mauvaise foi, certaine presse hostile au gouvernement et au député du comté des

M. MONK.

Deux-Montagnes ont cru, ces jours derniers, devoir dire au public que j'étais opposé au principe et au projet de la construction d'un chemin de fer à travers les comtés d'Argenteuil, des Deux-Montagnes, de Laval et de Jacques-Cartier. Je n'ai pas besoin de nommer ces journaux, car, qui ne connaît "Le Journal" et "La Patrie"?

Je proteste, M. l'Orateur, contre les faussetés et les commentaires mensongers contenus dans l'article du "Journal" en date du 25 juillet 1903, intitulé: "Le bill Monk" et celui de "La Patrie", du 24 juillet 1903, intitulé: "Un chemin de fer". Quoi qu'en disent et qu'en publient ces deux feuilles, j'ai toujours été et je suis encore en faveur de la construction d'une ligne de chemin de fer suivant le tracé que je viens de mentionner.

Mais avant l'intérêt privé, avant l'intérêt des agioteurs et des spéculateurs éhontés qui, malheureusement, ont déjà illustré l'histoire des chemins de fer du pays par les scandales et les vols que l'on sait, il y a l'intérêt public que le comité des chemins de fer et la Chambre sont tenus de protéger.

Quand je constate d'année en année, en parcourant les statuts fédéraux, le sort des chartes et des subventions tant fédérales que provinciales; quand je constate, dis-je, ce qui est arrivé à la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs"; à l'"Atlantique et Lac Supérieur"; au "Grand-Oriental"; au "Montréal et Sorel" et à la "Compagnie du Pont de Montréal", quand je trouve dans toutes ces chartes, soit comme promoteur, directeur, président ou le plus fort actionnaire un homme, connu de tout le pays, malheureusement, M. C. N. Armstrong; quand je vois, dis-je, à quoi ont servi les chartes et les subventions qui ont eu cet homme pour parrain, je ne puis que féliciter la Chambre et le gouvernement de rester sourds à toute nouvelle demande qu'il vient faire ici.

L'histoire du comté d'Argenteuil, voisin de celui des Deux-Montagnes, l'histoire du chemin de fer de Saint-André à La Chute, est trop récente, M. l'Orateur, pour pouvoir être oubliée. On sait que M. Armstrong a reçu \$52,000 pour la construction de ce chemin de fer long de sept milles, et qu'il a détourné, au préjudice de l'intérêt public, ces \$52,000 afin de les empêcher, en abandonnant une voie ferrée qui n'a été exploitée que pendant un temps très court, ce qui a causé des ennuis et des dommages considérables à cette partie-là du pays. Il est étonnant, et le public a droit de trouver étrange que des personnages de cette sorte puissent réussir à attacher à leur char des hommes de valeur. Heureusement ces spéculateurs sont connus; il est fort heureux que nous ayons un comité des chemins de fer qui les connaisse et une Chambre des communes qui soit au courant de leurs agissements. Or, le comité des chemins de fer,