

Afin de mieux dépister les chiens, le ministre des Finances a saisi la Chambre d'un état de la situation du Nord-Canadien au 30 juin 1916. Cet état sommaire—"condensed"—est de lecture beaucoup plus facile que le rapport de la commission, lequel couvre près de deux cents pages, hérissées de détails techniques et de tableaux où s'étalent des myriades de chiffres. La plupart des députés et des sénateurs dont le vote va décider de la question ne liront vraisemblablement que cet état "sommaire"—et encore, combien voteront sans rien lire, sans rien comprendre, sauf le mot d'ordre du whip! Or, cet état "sommaire", très sommaire, débute tout tranquillement par un faux de cent millions! Il porte au compte du coût de l'entreprise—"Railway and Equipment at cost to the system"—et sans les distinguer de la dépense réelle, les cent millions d'actions pour lesquels Mackenzie et Mann et leurs multiples associés apparents ou occultes n'ont jamais versé un sou! Là-dessus les constatations de MM. Drayton et Acworth sont absolument positives; et sir Thomas White n'y a pas apporté la moindre contradiction.

L'épuration du compte de capital-actions serait instructive. Je me rappelle avoir vu figurer un joli bloc de ces actions au bilan de la succession d'un ministre libéral fort zélé pour les multiples entreprises de Mackenzie et Mann. Il est mort: paix à ses cendres! Mais il en reste assez de vivants, rouges et bleus, pour que le Parlement ne fouille pas là-dedans, qu'on en soit certain.

Le ministre des Finances, je le répète, n'a pas osé opposer la moindre contradiction à l'assertion formelle, et plusieurs fois répétées, des commissaires enquêteurs à ce sujet. Il a cru plus adroit de discréditer l'autorité de leur rapport et celle de l'expertise de M. Swain en signalant certains "oublis". M. Swain, dit-il, n'a pas tenu compte de la valeur des terres de la compagnie. D'abord, il n'appert nullement que M. Swain fût chargé de cette besogne. Il fait même observer, dans son rapport, que le délai mis à sa disposition ne lui a pas permis d'accomplir à son gré l'unique tâche qui lui était confiée: évaluer le chemin de fer et les entreprises connexes de la compagnie. Dans l'établissement général de la situation financière de la compagnie, les commissaires n'ont pas compté, il est vrai, la valeur des terres de la compagnie, \$19,885,485—selon la propre évaluation des administrateurs—mais ils ont tenu compte des sommes réalisées sur les hypothèques qui grèvent ces mêmes terres: \$17,776,514. La marge n'est pas large. En estimant que le chiffre des hypothèques annule la valeur déclarée des terres, les commissaires sont probablement restés en deçà de la vérité.

Sir Thomas reproche également aux commissaires d'avoir négligé les créances de la compagnie, hypothéquées sur les terres vendues (\$7,000,000) et les sommes déposées en fidécommis, les unes provenant de la vente des terres (\$2,400,000) et les autres des subsides d'Etat non encore utilisés (environ \$20,000,000). Mais comme, d'autre part, les commissaires ont également négligé d'ajouter au passif les \$25,000,000 de débentures affectant le revenu attrape-nigauds destiné à cacher les déficits d'opération—et les \$4,500,000 d'intérêts en souffrance, on n'a qu'à additionner les trois chiffres débiteurs et les deux chiffres créditeurs pour constater que les totaux s'annulent. Le ministre des Finances s'est tout bonnement moqué de la Chambre et du public.

Pour qu'un homme de la valeur de sir Thomas White ait recours à de semblables procé-

dés d'escamotage, il faut que l'opération soit vraiment indéfendable.

Je ne plongerai pas plus avant dans ce dédale. Il y faudrait la tête et la plume d'un expert. Je me suis borné à signaler les principales énormités, celles qui sautent aux yeux de tout homme de simple bon sens qui se donne la peine d'étudier avec quelque attention le rapport présenté au Gouvernement et à la Chambre. Ce rapport même établit que les ministres ont mis leurs propres experts dans l'impossibilité de leur rendre un compte exact de la valeur réelle de l'entreprise.

Mais avant de quitter cet aride sujet—qui cache la plus monstrueuse peut-être des multiples razzias opérées aux dépens de l'Etat depuis la Confédération—je veux signaler un aspect qui intéresse tout particulièrement la province de Québec.

Sur les \$439,000,000 de dettes réelles de la compagnie que l'Etat se prépare à assumer \$107,000,000 sont actuellement garantis par la province d'Ontario et les quatre provinces de l'Ouest. La seule Colombie Britannique en a pour quarante millions. Ces cautionnements ont été donnés pour des entreprises particulières, d'intérêt exclusivement provincial, aujourd'hui englouties dans le maëlstrom où le Parlement fédéral se prépare à enfoncer le pays tout entier, pour le plus grand bénéfice des pilliers d'épaves qui guettent les débris. En fédéralisant toute la dette de la compagnie, on fait donc assumer à la province de Québec, comme partie de la Confédération, une part proportionnelle des cent sept millions dus par les autres provinces. Cette part doit équivaloir à vingt ou vingt-cinq millions, pour le moins. C'est la répétition, sur une échelle agrandie à la mesure des cupidités d'aujourd'hui, de l'unique opération de 1841, alors que le Bas-Canada fut appelé à solder sa part de la dette du Haut-Canada, virtuellement en banqueroute.

Qu'en pensent sir Lomer Gouin et ses collègues? Quelque discutable qu'ait été leur administration à d'autres égards, leur politique de chemins de fer a été vigilante, parcimonieuse même. Ils ont préservé le trésor provincial des raids de Mackenzie et Mann et d'autres bandits du même acabit. Vont-ils, sans protester, laisser le Parlement fédéral nous faire expier les extravagances des autres provinces?

La solution qu'imposerait la plus élémentaire équité, c'est que chaque province restât débitrice envers l'Etat fédéral des obligations qu'elle a assumées ou cautionnées.

M. MORPHY: J'aimerais connaître le nom du journal que l'honorable député nous a lu depuis un quart d'heure.

M. PROULX: Le journal est le "Devoir", de Montréal, et l'auteur de l'article est M. Henri Bourassa. Si l'honorable député de Perth-Nord (M. Morphy) a compris l'article, il devra reconnaître que son auteur a dû étudier son sujet à fond.

Quelques-uns de mes collègues ont fait remarquer que c'était une injustice criante, envers la province de Québec, que de la rendre solidaire, avec les autres provinces, pour les obligations assumées par elles envers le Nord-Canadien. Et cette remarque est justifiée, lorsque l'on constate que des